

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 4147

des Abgeordneten Michael Jungclaus (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 6/10235

### **Zahlungskürzungen für nicht erbrachte Leistungen der Regional- und S-Bahnen**

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Länder schreiben als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Leistungen im Bahnverkehr aus. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bieten diese Leistung dann mit den entsprechenden Fahrzeugen an. Für Leistungen, die nicht vertragsgerecht erbracht werden, also etwa für Zugausfälle und Verspätungen, können die Aufgabenträger ihre Zahlungen an die EVU kürzen. Verkehrsministerin Schneider erläuterte hierzu im Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) rechne entsprechend der Malus-Regelung ab. Die Gelder fließen dem System wieder zu. Im September berichteten verschiedene Medien unter Berufung auf einen Bericht des VBB, der Berliner Senat kürze seine Zahlungen an die Berliner S-Bahn für 2017 um 22 Millionen Euro. Grund für die Kürzungen seien nicht erbrachte Leistungen.

1. Wie hoch waren die Kürzungen für nicht vertragsgerecht erbrachte Leistungen im SPNV jeweils für die Jahre 2008 bis 2018 (bitte nach S- und Regionalverkehr sowie nach Verkehrsunternehmen aufschlüsseln)?
2. Wird bei der Höhe der Kürzungen nach Art der nicht erbrachten Leistung differenziert? Wenn ja, welchen Anteil hatten jeweils Verspätungen, Zugausfälle sowie die Nichtbereitstellung von Fahrzeugen in dem vom Verkehrsvertrag geforderten Umfang (mangelnde Kapazität)?
3. Aufgrund welcher weiteren nicht vertragsgerecht erbrachten Leistungen wurden Gelder an die Verkehrsunternehmen einbehalten?

zu Fragen 1 bis 3:

Zahlungsrückflüsse durch Nichtleistungen (Zugausfälle) oder Schlechtleistungen (Qualitätsmängel) im SPNV werden im Rahmen der jährlichen Schlussabrechnung eines Verkehrsvertrags verrechnet. Eine Übersicht zu Soll und IST für SPNV-Leistungen (Titel 682 10 und 683 10) sind aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Jahr	SOLL (HH-Ansatz)	IST	Abweichung in %
2018	360.800.000,00 €	348.846.938,54 €	96,69
2017	351.600.000,00 €	313.907.833,23 €	89,28
2016	346.249.600,00 €	325.013.364,80 €	93,87
2015	341.499.600,00 €	329.490.360,26 €	96,48
2014	335.600.000,00 €	324.807.548,78 €	96,78
2013	349.900.000,00 €	325.853.502,74 €	93,13
2012	352.669.000,00 €	344.058.981,87 €	97,56
2011	329.700.000,00 €	326.309.569,19 €	98,97
2010	323.000.000,00 €	321.028.159,78 €	99,39
2009	319.100.000,00 €	325.666.234,48 €	102,06
2008	302.300.000,00 €	316.419.134,61 €	104,67

(vorläufig)

Im SOLL-Ansatz sind die an die SPNV-Unternehmen vertragsgemäß zu leistenden Zahlungen zu 100 % berücksichtigt. Die IST-Position kann Schlussabrechnungen einzelner Verkehrsverträge aus unterschiedlichen Vorjahren enthalten. Dies schließt z.B. Zu- und Rückflüsse aus der Einnahmeaufteilung ein. Die IST-Ausgaben lassen im Vergleich zum Soll-Ansatz daher keine Aussage hinsichtlich einer vertragskonformen Erbringung der SPNV-Leistung oder der Höhe der Zahlungsrückflüsse durch Schlechtleistungen im jeweiligen Kalenderjahr zu.

4. Welche Leistungen werden aus den Summen finanziert, die den Verkehrsunternehmen gekürzt wurden?

zu Frage 4:

Die für den SPNV (Regionalverkehr und S-Bahn) eingesetzten Regionalisierungsmittel – darunter auch Rückflüsse durch nicht vertragsgerecht erbrachte Leistungen, die im Rahmen von Schlussabrechnungen Berücksichtigung finden – sind zweckgebunden und dienen der Finanzierung von Verkehrsleistungen gemäß den Vorgaben des Regionalisierungsgesetzes (RegG) sowie des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG).

5. Welche Sanktionsmöglichkeiten zur verbesserten Vertragserfüllung sieht die Landesregierung abgesehen von der Malus-Regelung? Wie bewertet die Landesregierung die Aufnahme von Vertragsstrafen zusätzlich zur Malus-Regelung?

zu Frage 5:

Neben der finanziellen Bewertung von Nicht- und Schlechtleistungen veröffentlicht die VBB GmbH regelmäßig Qualitätskenngrößen des Schienenpersonennahverkehrs, aus denen einerseits deren zeitliche Entwicklung, aber auch das unterschiedliche Niveau der einzelnen Linien deutlich wird. Durch die öffentliche Darstellung und den Vergleich entsteht für die EVU ebenfalls eine erhebliche Motivation zur Verbesserung der Qualität der von ihnen erbrachten Verkehrsleistungen.

Darüber hinaus thematisiert die VBB GmbH systematisch auftretende Mängel und mögliche Gegensteuerungsmaßnahmen in regelmäßigen Qualitätsgesprächen mit den EVU und hinterfragt den Sachstand bezüglich der Lösungsansätze. Bei Dauermängeln werden von den EVU Maßnahmenlisten zur Verbesserung der Qualität abgefordert.

In den aktuellen sowie aktuell ausgeschriebenen Verkehrsverträgen werden die Eingriffsmöglichkeiten verbessert. So wird beispielsweise zusätzlich zu den Minderungen aufgrund von Schlechtleistungen ein gestuftes Verfahren (Eskalationsverfahren) zur Beseitigung von Qualitätsmängeln eingeführt. Dies sieht unter anderem die Vorlage von Maßnahmenplänen und ggf. die Durchführung von nichtöffentlichen oder öffentlichen Anhörungen bis hin zur Selbstvornahme durch den Aufgabenträger vor.

Abzüge mit Vertragsstrafencharakter sind hingegen bereits in den bestehenden Verträgen vorhanden. Aufgrund rechtlicher Restriktionen sind diese jedoch auf 5 Prozent der Grundvergütung begrenzt. Eine Vertragsstrafe setzt außerdem das Verschulden des EVU voraus. Eine Minderung wegen Schlechtleistung hingegen erfolgt unabhängig vom Verschulden des EVU und bietet für den Aufgabenträger somit in vielen Fällen eine geeignetere Sanktionsmöglichkeit.