

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Mittelstandsgerechte Vergabep Praxis bei Ausbau, Erneuerung und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur

Um die stetig steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in Deutschland langfristig zu befriedigen, ist ein attraktives Mobilitätsangebot auf der Schiene von entscheidender Bedeutung. So hat sich die erbrachte Verkehrsleistung sowohl im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in den vergangenen Jahren stetig erhöht. Während sich die Verkehrsleistung im SPNV von 54 Mrd. Personenkilometern (Pkm) im Jahr 2013 auf 57 Mrd. Pkm im Jahr 2017 erhöht hat, stieg die Verkehrsleistung im SPFV im selben Zeitraum von 37 Mrd. auf 41 Mrd. Pkm (Quelle: Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018). Insbesondere vor dem Hintergrund der zu erreichenden Klimaziele besteht über Parteigrenzen hinweg Einigkeit, die Attraktivität der Schiene in Zukunft weiter zu steigern.

Doch insbesondere die Infrastruktur stellt mit ihren fehlenden Kapazitäten einen Engpass für ein weiteres Aufwachsen der Passagierzahlen auf der Schiene dar. An neuralgischen Punkten wie Brücken, Knoten und Überholgleisen machen sich diese Engpässe bereits heute bemerkbar. Daher sind nach Ansicht der Fragesteller weitere Investitionen in die Modernisierung der Infrastruktur zwingend notwendig. Dazu zählen auch Investitionen in attraktivere Bahnhöfe. Ebenfalls müssen nach Ansicht der Fragesteller auch die Planungskapazitäten bei der Bahn und beim Eisenbahnbundesamt deutlich gesteigert und verbessert werden.

Die Bundesregierung hat die Notwendigkeit von Investitionen ins Schienennetz im Grundsatz erkannt und versucht, diese in ihren Beschlüssen zum Klimaschutzplan mit aufzugreifen. Darin ist unter anderem vorgesehen, für die Erhal-

tung der Schienenwege im Zeitraum von 2020 bis 2030 rund 86 Mrd. Euro aus Mitteln des Bundeshaushaltes und der Deutschen Bahn AG bereitzustellen. Diese in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn festgeschriebenen Mittel sollen damit um rund 59 Prozent im Vergleich zur LuFV II erhöht werden. Hinzu kommt, dass die Beschlüsse der Bundesregierung vorsehen, dass sich der Bund von 2020 bis 2030 jährlich mit 1 Mrd. Euro an zusätzlichem Eigenkapital an der Deutschen Bahn AG (DB AG) beteiligt. Auch dieses zusätzliche Kapital soll „in die Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes und das Bahnsystem“ investiert werden.

Um diesen Mittelzuwachs tatsächlich in Baumaßnahmen umzusetzen, sind erhebliche Kapazitäten bei der deutschen Bauwirtschaft notwendig. Damit auch mittelständische Bauunternehmen am zu erwartenden Auftragsanstieg im Bereich der Schieneninfrastruktur erfolgreich teilhaben können, ist es nach Ansicht der Fragesteller jedoch von entscheidender Bedeutung, die Vergabe von Projekten mittelstandsgerecht auszugestalten. Eine mittelstandsfeindliche Vergabepaxis mit überdimensionierten Losgrößen oder bestimmten Präqualifikationsanforderungen würde nach Ansicht der Fragesteller dazu führen, den Wettbewerb im Vergabeverfahren zu schwächen. Das Ergebnis wären nicht nur höhere Kosten für den Bund und die DB Netz AG, sondern auch erhebliche Nachteile für den deutschen Mittelstand.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen konkreten Vorgaben in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) zwischen der Deutschen Bahn AG und der Bundesregierung soll sichergestellt werden, dass mittelständische Bauunternehmen bei Vergaben im Bereich der Eisenbahninfrastruktur gleichberechtigt und gleichbleibend berücksichtigt werden?
2. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung sichergestellt werden, dass sowohl beim Neubau als auch bei Erneuerungs- und Erhaltungsmaßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur einzelne Baumaßnahmen getrennt ausgeschrieben werden, um damit dem vergaberechtlich verankerten Grundsatz der mittelstandsgerechten Vergabe Rechnung zu tragen?
3. Wie wird nach Auffassung der Bundesregierung sichergestellt, dass mittelständische Bauunternehmen bei den Vorgaben, Planungen und Zielen in der LuFV III zu kapazitätsschonendem Bauen mit ihren strukturellen Möglichkeiten bei Vergaben in diesen Bereichen chancengleich berücksichtigt werden?
4. Wie stellt die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung sicher, dass bei Vergaben für Neubauprojekte im Bereich der Eisenbahninfrastruktur mittelständische Bauunternehmen gleichberechtigt berücksichtigt werden, und sind diese Maßnahmen nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend?
5. Mit welchen Maßnahmen wird nach Auffassung der Bundesregierung sichergestellt, dass die für die erfolgreiche Einbindung des Baumittelstands notwendige Bauherrenkompetenz bei der Deutschen Bahn AG gewahrt, ausgebaut und verbessert wird?
6. Wie stellen die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG sicher, dass mittelständische Bauunternehmen im Rahmen der Digitalisierung des Planens und Bauens bei künftigen Vergaben im Bereich der Eisenbahninfrastruktur mit dem Anwendungserfordernis von Building Information Modeling (BIM) gleichberechtigt berücksichtigt und eingebunden werden?

7. Wie groß ist der personelle Mehrbedarf bei den Planungskapazitäten der Deutschen Bahn AG und des Eisenbahnbundesamtes zur Umsetzung des Aufwuchses der Finanzmittel bis 2030?
8. Wie stellen die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG sicher, dass die notwendigen Planungskapazitäten bei der DB AG und beim Eisenbahnbundesamt gesteigert und verbessert werden?
Welche konkreten Maßnahmen sind dafür geplant?
Wie und wann sollen diese umgesetzt werden?
9. Sind der Bundesregierung Beschwerden mittelständischer Bauunternehmen bekannt, wonach diese durch überdimensionierte Losgrößen von der Teilnahme an den Ausschreibungsverfahren abgehalten wurden?
Falls ja, wie viele Beschwerden sind dies, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?
10. Sind der Bundesregierung Beschwerden mittelständischer Bauunternehmen bekannt, wonach diese durch Präqualifikationsanforderungen der Deutschen Bahn AG von der Teilnahme an den Ausschreibungsverfahren abgehalten wurden?
Falls ja, wie viele Beschwerden sind dies, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?
11. Liegen der Bundesregierung Beschwerden mittelständischer Bauunternehmen vor, die einen Zahlungsrückstand der Deutschen Bahn AG für bereits erbrachte Bauleistungen thematisieren?
12. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell die Höhe der offenen Forderungen von Bauunternehmen gegenüber der Deutschen Bahn AG für bereits erbrachte Bauleistungen, und bis wann beabsichtigt die Deutsche Bahn AG, diese Forderungen zu begleichen?
13. Innerhalb welchen Zeitrahmens begleicht nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn AG durchschnittlich offene Forderungen gegenüber Bauunternehmen für erbrachte Bauleistungen?

Berlin, den 11. Dezember 2019

Christian Lindner und Fraktion

