

Herrn
Michael Schwager
Bachweg 23
74235 Erlenbach

Der Vorsitzende

3. September 2010

Anfrage zu Frankenbahn und erneuter Direktvergabe von SPNV-Leistungen

Sehr geehrter Herr Schwager,

für Ihre Mails vom 21. und 26. Juli 2010, mit denen Sie zur geplanten Neuvergabe im Schienenpersonennahverkehr - insbesondere der Frankenbahn - Stellung nehmen, danke ich Ihnen.

Das Land Baden-Württemberg hat derzeit rund 64 Mio. Zugkilometer pro Jahr in 23 Verträgen bestellt. Ende 2016 läuft der im Jahr 2003 mit der DB Regio AG abgeschlossene „große Verkehrsvertrag“ aus. In den vergangenen Jahren wurden bereits ca. 5,5 Mio. Zugkilometerleistungen vorab aus diesem Vertrag herausgelöst und im Wettbewerb neu vergeben (z. B. die Schwarzwaldbahn und der Seehas), so dass der Generalvertrag mit der DB Regio AG zur Zeit noch ca. 39 Mio. Zugkilometer pro Jahr umfasst. Diese Leistungen sowie die aus anderen auslaufenden Verkehrsverträgen mit der DB Regio AG und weiteren, nichtbundeseigenen Eisenbahnen sollen grundsätzlich im Wettbewerb neu vergeben werden.

Weder die Verkehrsunternehmen noch die Fahrzeugindustrie werden wohl in der Lage sein, das in Baden-Württemberg anstehende Vergabevolumen als Gesamtpaket oder in mehreren zeitgleich laufenden Verfahren zu bewältigen. Bundesweit zeigt sich bereits die

Tendenz, dass sich Anbieter von Eisenbahnverkehrsleistungen nicht mehr an allen Ausschreibungen beteiligen, da die Angebotserstellungen sehr kosten-, zeit- und personalintensiv sind. Um Wettbewerb unter möglichst vielen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ermöglichen, sollen daher Teilnetze mit marktverträglichen Größen gebildet und die Vergabeverfahren möglichst zeitlich gestaffelt werden. Nach den mir vorliegenden Informationen ist derzeit geplant, die SPNV-Leistung auf der Frankenbahn zusammen mit anderen Strecken im „Netz 2“ zu vergeben. Dieses soll dann bis spätestens Dezember 2016 in Betrieb genommen werden.

Angesichts des hohen Fahrzeugerneuerungsbedarfs in Baden-Württemberg sind Größenordnungen eines Investitionsbedarfs für potentielle Anbieter und die Fertigungskapazitäten der Fahrzeugindustrie (Neubau und/oder Aufarbeitung von Gebrauchtfahrzeugen) in die Überlegungen zur Vergabe der SPNV-Leistungen einzubeziehen. Die CDU-Landtagsfraktion hat sich daher frühzeitig dafür eingesetzt, dass allgemeine Lastenhefte etwa zu Fahrzeugen, Zugbegleitung, Sicherheit erarbeitet werden, die dann netzspezifisch angepasst werden sollen. Das Umwelt- und Verkehrsministerium hat darüber hinaus angekündigt, dass bereits im Rahmen des Vergabeverfahrens für unter Sicherheits- und Vandalismus Gesichtspunkten besonders problematische Züge zu bestimmten Zeiten (v. a. abends) auch der Einsatz von zusätzlichem Begleit- oder Sicherheitspersonal verlangt werde. Neue Fahrzeuge sollten generell mit einer Videoüberwachungsanlage ausgerüstet werden, Gebrauchtfahrzeuge dann, wenn dies technisch machbar ist. Auch sollten länger laufende Verkehre mit höherer Sitzplatzanzahl kontinuierlich mit Zugbegleitern besetzt werden. Bei eher S-Bahn-ähnlichen oder mit kleinen Dieseltriebwagen gefahrenen Verkehren sei eine zeitweilige Begleitung oder der Einsatz von Prüfpersonal vorgesehen. Hier solle das Land Einflussmöglichkeiten erhalten, zu welchen Tageszeiten der Personaleinsatz verstärkt erfolgt. Der Bieter habe darzulegen, wie er sicherstellen will, dass er qualifizierte Personale mit fachlichen und örtlichen Vorkenntnissen gewinnen und an sein Eisenbahnverkehrsunternehmen binden kann. In diesem Zusammenhang solle er auch darstellen, ob Tarifverträge angewendet werden und wenn ja, welche.

Nach Kenntnis der CDU-Landtagsfraktion beabsichtigt das Land, die Verkehrsleistungen über das Vergabeverfahren nach der EU-Verordnung 1370/2007 zu vergeben. Die EU-Verordnung sieht grundsätzlich Ausschreibungen vor, ermöglicht für Eisenbahnverkehrs-

leistungen aber auch die Direktvergabe, sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist. Das wettbewerbliche Verfahren nach der EU-Verordnung 1370/2007 ist neu, aber aus Aufgabenträgersicht flexibler als das ebenfalls mögliche kartellrechtliche Verfahren nach der VOL/A. Das kartellrechtliche Verfahren kann zwar eine klare Strukturierung bieten und potentielle Anbieter haben Erfahrungen mit der Anwendung, doch besteht das Risiko, dass selbst marginale Fehler bereits zum Ausschluss eines Bieters führen können. Zudem besteht für den Aufgabenträger ein sehr hoher Bearbeitungsaufwand, da Bieter vorsorglich alle vermeintlichen Fehler rügen. Vor allem jedoch sind Verhandlungen mit Bieter nicht möglich. In einem wettbewerblichen Verfahren nach der EU-Verordnung kann budgetorientiert vorgegangen werden. Ferner können mit den Bieter technische Lösungen erörtert werden. Darüber hinaus bietet dieses Verfahren die Möglichkeit, sich an die VOL/A anzulehnen, ohne die Formvorschriften in voller Strenge übernehmen zu müssen.

In dem von Ihnen zitierten Beschluss des OLG Düsseldorf vom 21. Juli 2010 vertritt dieses die Auffassung, dass Direktvergaben bei der Vergabe von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen nach deutschem Recht unzulässig seien, da hier ausschließlich das Vergaberecht anzuwenden sei und nicht der § 15 Abs. 2 AEG. Anders als § 15 Abs. 2 AEG lässt das Vergaberecht für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen keine Direktvergaben zu. Da das OLG Düsseldorf damit von einer Entscheidung des OLG Brandenburg vom 02.09.2003 abweicht, hat das OLG Düsseldorf die Sache dem Bundesgerichtshof vorgelegt. Derzeit ist jedoch noch nicht absehbar, wann und worüber der BGH diese Sache entscheiden wird. Im Vorlagebeschluss wurden einige Rechtsfragen thematisiert (z.B. die Direktvergabe nach der EU-VO 1370/2007), die möglicherweise für die Entscheidung des Verfahrens nicht relevant sind und zu denen der BGH dann auch keine Entscheidung treffen wird.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Hauk MdL