

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

**Verkehrsvertrag des Landes mit der
Deutschen Bahn AG 2003 bis 2016**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. über die wesentlichen Inhalte, die Laufzeit und das Vertragsvolumen des am 8. Juli 2003 unterzeichneten Verkehrsvertrags zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn AG,
2. welche Leistungen während der Laufzeit des Vertrags abbestellt und im Zuge einer Ausschreibung neu vergeben werden (Teilnetz, Leistungsumfang, Zeitpunkt der Ausschreibung, Zeitpunkt der Betriebsaufnahme),
3. a) warum während der Laufzeit des Vertrags insgesamt nur 35 Prozent der Leistungen einer Ausschreibung zugeführt werden,
b) wie die Landesregierung beurteilt, dass von der erbrachten Verkehrsleistung über die Vertragsdauer von 13 Jahren hinweg insgesamt sogar nur 17 Prozent der Zugkilometer herausgelöst werden,
4. ob sie der Auffassung ist, dass damit die Anforderung der Vergabeverordnung erfüllt wird, dass innerhalb der Laufzeit des freihändig vergebenen Verkehrsvertrags „ein wesentlicher Teil der durch den Vertrag bestellten Leistung während der Vertragslaufzeit ausläuft und anschließend im Wettbewerb vergeben wird“,

5. wie nach Ablauf der Vertragsdauer im Jahr 2016 ein so großer Anteil der Leistungen (65 Prozent) einer wettbewerblichen Vergabe zugeführt werden soll, ohne dass dabei die Deutsche Bahn wiederum einen enormen Wettbewerbsvorteil besitzt,
6. warum sich die Landesregierung nicht an Modellen orientiert hat, während der Laufzeit des Vertrages in einem stufenweisen Wettbewerbsfahrplan sämtliche Leistungen zur Ausschreibung zu bringen,
7. ob bei der vereinbarten Fahrzeugförderung durch das Land sichergestellt ist, dass die geförderten Fahrzeuge bei einer Neuvergabe der Teilnetze von der Deutschen Bahn an das Land zurückfallen bzw. einem neuen Betreiber zur Verfügung gestellt werden,
8. was die Landesregierung bewogen hat, abweichend von § 4 Abs. 3 Nr. 2 Vergabeverordnung eine Laufzeit von 13 Jahren zu vereinbaren,
9. ob nach der Auffassung der Landesregierung die Anforderungen des Vergaberechts (GWB) nach Transparenz, Gleichbehandlung und Wettbewerb) beachtet wurden,
10. wie die Landesregierung die verschenkten Einsparpotenziale für den Landeshaushalt und Möglichkeiten der Qualitätssteigerungen für die Fahrgäste durch den verzögerten Wettbewerb auf der Schiene rechtfertigt.

25. 07. 2003

Boris Palmer, Kretschmann
und Fraktion

Begründung

Am 8. Juli hat die Landesregierung mit der Deutschen Bahn AG einen Vertrag über die Erbringung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr bis zum Jahr 2016 geschlossen.

An diesem Vertrag wird kritisiert, dass nach Angaben des Ministeriums für Umwelt und Verkehr während der Laufzeit des Vertrags nur 35 Prozent der Leistungen auslaufen und im Wettbewerb neu vergeben werden.

Mit der Änderung der Vergabeverordnung im Jahr 2002 hat die Bundesregierung die Rechtsunsicherheit beseitigt, ob bereits kurzfristig sämtliche Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs auszuschreiben sind. Stattdessen wurde eine einmalige freihändige Vergabe durch die öffentlichen Aufgabenträger ermöglicht, um so einen geordneten Übergang von einer weitgehend monopolisierten Struktur in den Wettbewerb zu ermöglichen.

Mit dem nun vom Land abgeschlossenen Vertrag mit der Deutschen Bahn AG wird dieser geordnete Übergang in den Wettbewerb verzögert und letztlich nicht sichergestellt. Die gesamte derzeit von der Deutschen Bahn AG im Land erbrachte Leistung wurde um weitere 13 Jahre freihändig an die Deutsche Bahn AG vergeben. Nur 35 Prozent davon werden innerhalb der Vertragslaufzeit neu ausgeschrieben.

Durch den auf diese Weise herausgenommenen Wettbewerbsdruck verschenkt das Land große Einsparmöglichkeiten sowie mögliche Qualitätssteigerungen für die Fahrgäste.

Nach Ablauf des Vertrags im Jahr 2016 werden wiederum 65 Prozent der heutigen Leistung auf einmal zu übernehmen sein. Damit ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass auch dann die Deutsche Bahn das einzige Unternehmen ist, dass auf einmal in einen solch großen Umfang in Betriebsleistungen einsteigen kann. Somit wird ein funktionierender Wettbewerb durch diesen Vertrag sogar über das Jahr 2016 hinaus beeinträchtigt. Es ist schwer zu verstehen, wie die Landesregierung einen Vertrag abschließen kann, welcher die Deutsche Bahn in diesem Umfang begünstigt.

Andere Länder wie Schleswig-Holstein, die den Übergang in den Wettbewerb auf der Schiene ernst nehmen, haben sich für klare Wettbewerbsfahrpläne entschieden, in denen innerhalb abgeschlossener Zehn-Jahres-Verträge die Betriebsleistungen der DB in einem kontinuierlichen und linearen Prozess dem Wettbewerb zugeführt werden.

Unklar ist auch, warum das Land mit einer Vertragslaufzeit von dreizehn Jahren über den in der Vergabeverordnung definierten Zeitrahmen von zwölf Jahren hinaus gegangen ist. Zweifelhaft ist auch, ob der Leistungsumfang, welcher innerhalb der Vertragslaufzeit ausgeschrieben werden soll, als „wesentlich“ zu betrachten ist, wie es die Vergabeverordnung vorsieht.

Das Land beabsichtigt, Fahrzeuge der Deutschen Bahn im Umfang von 80 Millionen Euro zu fördern. Diesbezüglich ist von Interesse, ob sicher gestellt ist, dass diese Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Ausschreibung der Betriebsleistungen an das Land zurückfallen. Wäre dies nicht der Fall, wäre damit ein weiterer Punkt einer Wettbewerbsverzerrung gegeben.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 2. September 2003 Nr. 3-3822.1-00/219 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag Stellung wie folgt:

- 1. Welches sind die wesentlichen Inhalte, die Laufzeit und das Vertragsvolumen des am 8. Juli 2003 unterzeichneten Verkehrsvertrags zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn AG?*
- 2. Welche Leistungen werden während der Laufzeit des Vertrags abbestellt und im Zuge einer Ausschreibung neu vergeben (Teilnetz, Leistungsumfang, Zeitpunkt der Ausschreibung, Zeitpunkt der Betriebsaufnahme)?*

Zu 1. und 2.:

Der Vertrag regelt im Wesentlichen Umfang und Qualität des Angebotes der DB Regio AG sowie den hierfür vom Land zu leistenden Zuschuss. Der Verkehrsvertrag wird zum 1. Oktober 2003 in Kraft gesetzt und läuft 13 Jahre. Der Vertrag umfasst zu Beginn der Laufzeit Leistungen von rund 49 Mio. Zugkilometern p.a.. Dieser Leistungsumfang wird sich im Laufe des Vertragszeitraums aus folgenden Gründen verändern:

- Zur Förderung des Wettbewerbs im SPNV werden während der Laufzeit des Verkehrsvertrages Verkehrsleistungen im Umfang von rund 18 Mio. Zugkm aus dem Vertrag herausgelöst und neu vergeben. Dies entspricht einer Quote von etwa 35 %. Die Einzelheiten sind der in der Anlage beigefügten Tabelle zu entnehmen.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

- Zur effizienten Steuerung des Mitteleinsatzes im SPNV kann es zudem erforderlich werden, Leistungen um- oder abzubestellen.
- Für den Fall, dass es bei der Revision des Regionalisierungsgesetzes im Jahr 2007 zu anderen als den heutigen Mittelzuweisungen an die Bundesländer kommt, sind Vorkehrungen getroffen worden, um hierauf angemessen reagieren zu können.

Die Zuschusshöhe beträgt 7,89 €/Zugkm im Jahr 2003. Der Zuschuss wird jährlich, entsprechend den Zuweisungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz, um 1,5 % dynamisiert.

Ein inhaltlicher Schwerpunkt des Vertrages liegt bei den Qualitätsaspekten der erbrachten Leistung. Als Anlage zum Vertrag wurde ein Regelwerk bezüglich aller Qualitätsaspekte vereinbart. Die Qualität des Verkehrsangebots wird kontinuierlich nach objektiven und subjektiven Merkmalen bestimmt, kontrolliert und ggf. durch Vertragsstrafen pönalisiert.

3. a) *Warum werden während der Laufzeit des Vertrags insgesamt nur 35 Prozent der Leistungen einer Ausschreibung zugeführt?*
3. b) *Wie beurteilt es die Landesregierung, dass von der erbrachten Verkehrsleistung über die Vertragsdauer von 13 Jahren hinweg insgesamt sogar nur 17 Prozent der Zugkilometer herausgelöst werden?*
4. *Ist die Landesregierung der Auffassung, dass damit die Anforderung der Vergabeverordnung erfüllt wird, dass innerhalb der Laufzeit des freihändig vergebenen Verkehrsvertrags „ ein wesentlicher Teil der durch den Vertrag bestellten Leistung während der Vertragslaufzeit ausläuft und anschließend im Wettbewerb vergeben wird“?*

Zu 3. a); 3. b) und 4.:

In einer vom Ministerium für Umwelt und Verkehr im Mai 2002 durchgeführten Anhörung von potenziellen Wettbewerbern der DB Regio AG wurde deutlich, dass der Markt für Schienenpersonennahverkehrsleistungen noch nicht so weit entwickelt ist, dass sich eine hinreichende Zahl von Wettbewerbern in der Lage sehen würde, in großem Umfang und zeitnah Verkehrsleistungen anzubieten. Zudem ist bei den in der Revision des Regionalisierungsgesetzes gebildeten länderspezifischen Zuschusssätzen ein Abstellvolumen von bis zu 10 % unterstellt. Die im Verkehrsvertrag vereinbarte Quote von 35 % wird daher vor diesem Hintergrund als Verhandlungserfolg gewertet. Ein noch höheres Abstellvolumen bei den auslaufenden Leistungen hätte Zugeständnisse des Landes bei der Höhe des Zuschusses bedeutet.

Der Landesregierung ist bekannt, dass es verschiedene Ansichten über die richtige Berechnungsmethode bei der Ermittlung der auslaufenden Leistungen gibt. Sie ist der Überzeugung, dass nach jeder Berechnungsart die Vorgaben des geltenden Vergaberechts eingehalten werden.

5. *Wie soll nach Ablauf der Vertragsdauer im Jahr 2016 ein so großer Anteil der Leistungen (65 Prozent) einer wettbewerblichen Vergabe zugeführt werden, ohne dass dabei die Deutsche Bahn wiederum einen enormen Wettbewerbsvorteil besitzt?*

Zu 5.:

Am Ende der Vertragslaufzeit werden etwa 32 Millionen Zugkilometer bei der DB Regio AG verblieben sein. Diese Leistungen werden zwar zum Ende der Vertragslaufzeit gleichzeitig, jedoch nicht „en bloc“ vergeben werden. Gemäß den Vorschriften des Vergaberechts (§ 5 VOL/A, Vergabe nach Losen) werden diese Leistungen vielmehr in verkehrlich sinnvolle Teillote aufgeteilt werden. Diese werden so zugeschnitten sein, dass sich auch kleinere Mitbewerber mit Aussicht auf Erfolg um eines oder mehrere dieser Teillote bewerben können. Zudem ist davon auszugehen, dass sich bis zum Ende der Vertragslaufzeit der Wettbewerb um Schienenpersonennahverkehrsleistungen so weit entwickelt hat, dass sich auf die Ausschreibung entsprechender Verkehrsleistungen, im Unterschied zu heute, zahlreiche potenzielle Wettbewerber bewerben werden.

6. Warum hat sich die Landesregierung nicht an Modellen orientiert, während der Laufzeit des Vertrages in einem stufenweisen Wettbewerbsfahrplan sämtliche Leistungen zur Ausschreibung zu bringen?

Zu 6.:

Auf die Stellungnahme zu 3. a) wird Bezug genommen. Zudem ist es vor dem Hintergrund des im Bundesvergleich sehr hohen baden-württembergischen Leistungsvolumens aus Sicht der Landesregierung nicht realistisch, das Gesamtvolumen der Verkehrsleistungen während der Laufzeit marktvertraglich auszuschreiben. Bislang durchgeführte Ausschreibungsverfahren haben gezeigt, dass Losgrößen, wie sie in Baden-Württemberg verkehrlich sinnvoll zu bilden wären, entweder ausschließlich von der DB Regio AG oder nur von ganz wenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen angeboten werden. Bei den bisherigen SPNV-Ausschreibungsverfahren war zwar ein reges Interesse an den Ausschreibungsunterlagen vorhanden, angeboten haben dann aber in der Regel nur zwei Verkehrsunternehmen.

7. Ist bei der vereinbarten Fahrzeugförderung durch das Land sichergestellt, dass die geförderten Fahrzeuge bei einer Neuvergabe der Teilnetze von der Deutschen Bahn an das Land zurückfallen bzw. einem neuen Betreiber zur Verfügung gestellt werden?

Zu 7.:

Soweit das Land Fahrzeugförderung betreibt, ist es regelmäßig Teil der Förderbedingungen, dass die gewährten Finanzhilfen vom Zuwendungsnehmer zurückzubezahlen sind, wenn die geförderten Fahrzeuge nicht 20 Jahre im Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg eingesetzt werden. Zudem wird festgesetzt, dass die DB Regio AG bei einem Betreiberwechsel die geförderten Fahrzeuge dem neuen Betreiber zu überlassen hat. Soweit die DB Regio AG Fahrzeuge ohne spezifische Förderung durch das Land beschafft, kann das Land allerdings keine Bedingungen an deren Einsatz stellen.

8. Was hat die Landesregierung bewogen, abweichend von § 4 Abs. 3 Nr. 2 Vergabeverordnung eine Laufzeit von 13 Jahren zu vereinbaren?

Zu 8.:

Die Regelung des § 4 Abs. 3 Nr. 2 Satz 2 VgV enthält keine Maximallaufzeit für die Vertragslaufzeit, sondern lediglich eine Sollvorschrift. Sie kann des-

halb bei Vorliegen besonderer Umstände überschritten werden. Insbesondere müssen bis zum Auslaufen des mit der DB Regio AG abgeschlossenen Verkehrsvertrages alle Schienenverkehrsleistungen in Baden-Württemberg, die am Ende der Laufzeit noch vom Vertrag umfasst sind, ausgeschrieben werden. Die Vorbereitung und Durchführung aller Ausschreibungen wird eine erhebliche Vorlaufzeit benötigen. Damit sich möglichst viele potenzielle Wettbewerber an diesen Ausschreibungen beteiligen können, müssen die Ausschreibungen zeitlich so gestaffelt werden, dass nicht eine Vielzahl von Ausschreibungen gleichzeitig stattfindet. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund des hohen Auftragsvolumens im Land Baden-Württemberg wird dadurch eine längere Laufzeit notwendig. Zudem wird die DB Regio AG auf der Basis des neuen Verkehrsvertrages verpflichtet, in großem Umfang in neue Fahrzeuge für den Einsatz in Baden-Württemberg zu investieren. Die Notwendigkeit für das Unternehmen, diese Neufahrzeuge in angemessenem Umfang abzuschreiben, begründet die maßvolle Abweichung von der vorgesehenen Regellaufzeit.

9. Wurden nach der Auffassung der Landesregierung die Anforderungen des Vergaberechts (GWB) nach Transparenz, Gleichbehandlung und Wettbewerb beachtet?

Zu 9.:

§ 4 Abs. 3 Nr. 2 der Vergabeverordnung, die aufgrund des GWB erlassen wurde, erlaubt bei Verkehrsverträgen ausdrücklich die freihändige Vergabe „ohne weitere Voraussetzungen“. Das gewählte Verfahren stellt daher keinen Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht dar. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hat dessen ungeachtet bereits im Mai 2002 eine Anhörung mit zahlreichen Schienenverkehrsunternehmen, darunter insbesondere allen bekannten Wettbewerbern der DB AG, durchgeführt. Dabei wurde den Unternehmen die Absicht des Landes vorgestellt, letztmalig einen Vertrag mit der DB Regio AG freihändig auszuhandeln, sowie das Konzept eines stufenweisen Übergangs in den Wettbewerb – wie es auch dem Vertrag mit der DB Regio AG zugrunde liegt – vorgestellt. Dadurch ist größtmögliche Transparenz über das weitere Verfahren hergestellt worden.

10. Wie rechtfertigt die Landesregierung die verschenkten Einsparpotenziale für den Landeshaushalt und Möglichkeiten der Qualitätssteigerungen für die Fahrgäste durch den verzögerten Wettbewerb auf der Schiene?

Zu 10.:

Aus Sicht der Landesregierung werden Möglichkeiten der Qualitätssteigerung und Einsparpotenziale durch Wettbewerbsverfahren durch das jetzt vereinbarte Vertragswerk in größtmöglichem Umfang genutzt.

In Vertretung
Mappus
Staatssekretär

Verkehrsvertrag Land/DB Regio

Auslaufende Leistungen

Anlage

Lfd. Nr.	Ausschreibungsnetze	Zugkm in Baden-Württemberg		Zeitpunkt Wettbewerbsverfahren	Übergabe an Gewinner Wettbewerbsverfahren
1	Rhein-Neckar, Stufe 1	2.710.287	davon KBS 665 639.498 670 39.591 701 983.377 705/708 1.047.821		Fpl.-Wechsel 2003/04
2	Stadtbahn Heilbronn Öhringen	273.791	KBS 783 273.791	freihändige Vergabe	in 2004
3	Freudenstadt - Hausach	334.750	davon KBS 720 1.987 721 332.762	freihändige Vergabe	Fpl.-Wechsel 2004/05
4	Nordschwarzwald (Nagold)	1.143.065	davon KBS 765 459.658 770 6.332 772 4.721 774 671.348 710.9 1.006	2003	Fpl.-Wechsel 2004/05
5	Schwarzwaldbahn	3.582.639	davon KBS 702 1.066.425 720 2.516.214	2003	Fpl.-Wechsel 2006/07
6	Südbahn	1.965.666	davon KBS: 731 80.713 750 521.435 751 1.363.518	2007	Fpl.-Wechsel 2011/12
7	Nordwürttemberg Netz Tauberbahn und Seckach - Miltenberg	2.113.288	davon KBS: 708 3.729 709 284.593 780 116.016 783 710.810 788 970.201 802 27.939	2008	Fpl.-Wechsel 2012/13
8	Rhein-Neckar, Stufe 2	3.668.896	mögliche KBS: 660/665 41.700 700/655 1.612.279 706/714 1.402.711 705 612.206	2011	Fpl.-Wechsel 2015/16
9	Grenzverkehre Zugkm, die nicht in den Netzen Nordwürttemberg oder Rhein-Neckar Stufe 2 enthalten sind.	2.278.785	<u>Grenze zu Bayern</u> davon KBS 780 37.247 995 371.232 980 14.500 971 373.878 <u>Grenze zu Hessen</u> Main-Neckar-Bahn 893.057 Riedbahn 115.571 Odenwaldbahn 34.055 <u>Grenze zu RLP</u> davon KBS 676 253.329 704/700 185.917	verschiedene Zeitpunkte	
Summe Zugkm		18.071.166			