



Stand: Juli 2016

Vergabe Netz 1

Fragen & Antworten: Vergabeverfahren Stuttgarter Netze

Warum wurde das Netz neu ausgeschrieben?

Das Land Baden-Württemberg ist verantwortlich für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Es schließt Verträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und bestimmt damit, welche Strecken in welchem Takt und mit welchen Zugarten bedient werden. In Baden-Württemberg werden im SPNV derzeit insgesamt: ca. 65,5 Millionen Zugkilometer pro Jahr vom Land bestellt und finanziert. Das Geld zur Bestellung der Züge im SPNV bekommen die Länder vom Bund in Form sogenannter Regionalisierungsmittel. Der überwiegende Anteil der SPNV-Leistungen wird in Baden-Württemberg derzeit von der DB Regio AG erbracht, alleine der „große Verkehrsvertrag“ mit der Bahntochter aus dem Jahr 2003 umfasst 39,5 Millionen Zugkilometer pro Jahr; also rund 60 Prozent des Netzes. Dieser Vertrag, der auch die Strecken der sog. Stuttgarter Netze umfasst, läuft im September 2016 aus. Um bei knappem Budget bessere Leistungen für die Fahrgäste zu erreichen, hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) die SPNV-Strecken im Land in 17 einzelne Netze aufgeteilt und schreibt die künftigen Leistungen in diesen Netzen schrittweise und europaweit gestaffelt aus.

Wem nützt dieses Vergabeverfahren?

1) Es nützt in erster Linie den Fahrgästen.

Denn im großen Verkehrsvertrag hat die frühere Landesregierung diese Leistungen bei der Bahn für einen sehr hohen Preis eingekauft. Zugleich wurden aber kaum qualitätssichernde oder –verbessernde Vereinbarungen getroffen. Deshalb darf die Bahn derzeit auf zahlreichen Strecken noch immer mit jahrzehntealten Waggons (den sog. Silberlingen) fahren. Durch den Wettbewerb will das Land die Kosten senken und dadurch trotz des knappen Budgets Ausweitungen im Zugangebot (kürzere Taktfolge, ausreichende Wagenkapazität, etc.) ermöglichen. Zugleich sollen moderne, barrierefreie Wagen mit Klimaanlage, WLAN und wesentlich besseren Fahrradmitnahmemöglichkeiten zum Einsatz kommen.

- 2) Der Wettbewerb nützt dem SPNV-Budget und damit dem Steuerzahler
Denn die Regionalisierungsmittel des Bundes zur Bestellung von SPNV-Leistungen sind begrenzt. Im Unterschied zu den in den vergangenen Jahren stark gestiegenen Kosten (Energie-, Trassen- und Stationsgebühren) sind die Regionalisierungsmittel nur geringfügig angehoben worden. So musste das Land im vergangenen Jahr 84 Mio. Euro und im laufenden Jahr rund 100 Mio. Euro aus der Landeskasse zuschießen, um keine Züge abbestellen zu müssen. Der Bund hat im Rahmen der Revision zwar aktuell die Regionalisierungsmittel sowie deren jährliche Erhöhung angepasst. Es ist aber noch offen, wie die zusätzlichen Mittel unter den Ländern verteilt werden. Der Abbau des Defizits bei gleichzeitigen Leistungsverbesserungen erfordert eine Senkung der Preise, die nur durch einen funktionierenden Wettbewerb erreicht werden kann. Ein fairer Wettbewerb bedeutet zugleich einen sorgsameren Umgang mit Steuergeldern.

Was passiert mit den Arbeitsplätzen und leiden die Bahn-Beschäftigten unter dem Wettbewerb?

Die Landesregierung hat ein hohes Interesse an einem fairen und gerechten Wettbewerb auf der Schiene, der nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird.

Dieser Verantwortung ist das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sowohl in der Vergangenheit als auch in laufenden Vergabeverfahren wie dem der Stuttgarter Netze durch zahlreiche Maßnahmen nachgekommen. So hat die grün-rote Landesregierung das Landestariftreue- und Mindestlohngesetzes Baden-Württemberg (LTMG) umgesetzt. Das bedeutet, dass Aufträge der öffentlichen Hand in Baden-Württemberg künftig nur noch an Unternehmen gehen dürfen, die den Beschäftigten Tariflöhne bezahlen. Dadurch wird Sozialdumping auch bei der Neuausschreibung des Schienenpersonenverkehrs in Baden-Württemberg effektiv verhindert. Bieter, die keine Tariftreueerklärung abgeben, werden vom Verfahren ausgeschlossen.

Darüber hinaus müssen Bieter, die den Zuschlag für ein Netz erhalten haben, zwei Jahre vor Betriebsaufnahme in einem Personalkonzept darstellen, wie sie sicherstellen, dass qualifiziertes Personal gewonnen sowie aus- und weitergebildet wird. Ferner sehen die Vergabeunterlagen Mindestvorgaben für die Zahl der jährlich auszubildenden Triebfahrzeugführer vor.

Zudem werden hohe Anforderungen an die Qualität der einzusetzenden Servicekräfte und Zugbegleiter als Qualitätsstandard definiert, die zwingend die Einstellung qualifizierten Personals zur Folge haben. Auch wird im Rahmen der wettbewerblichen Verfah-

ren etwa durch lange Laufzeiten der Verkehrsverträge und durch die Ausweitung der Betriebsleistungen ein wesentlicher Beitrag zur Arbeitsplatzsicherheit geleistet.

Sollte die DB ein Vergabeverfahren nicht gewinnen, so hat dies für die Beschäftigten der DB in dem jeweiligen Bereich darüber hinaus keine arbeitsrechtlichen Konsequenzen: Bereits 2012 haben sich die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (Agv MoVe) und die DB in Deutschland auf einen neuartigen Demografietarifvertrag geeinigt. Ein wichtiger Bestandteil dieses Vertrages ist eine unbefristete Beschäftigungssicherung, die betriebsbedingte Kündigungen gerade aufgrund des Verlustes einer SPNV-Ausschreibung kategorisch ausschließt. In Unternehmen der Größenordnung der DB Regio AG ergeben sich regelmäßig Weiterbeschäftigungsmöglichkeiten meist direkt am oder unweit vom bisherigen Einsatzort.

Außerdem benötigt auch jedes andere Eisenbahnunternehmen qualifiziertes Personal, um die vertraglich vereinbarten Leistungen auf die Schiene zu bringen. Diese Fachkräfte sind auf dem Arbeitsmarkt nur begrenzt verfügbar, so dass andere Unternehmen das Interesse haben werden, einen Großteil der DB-Mitarbeiter zu übernehmen. Dies wird in vergleichbaren Fällen eines Betreiberwechsels auch heute schon so gehandhabt.

Sind die DB-Konkurrenten in der Lage, einen guten und stabilen Schienenpersonennahverkehr sicherzustellen?

Bei der Ausschreibung der SPNV-Leistungen legt das Land großen Wert auf ein vertraglich fest vereinbartes hohes Qualitätsniveau. Moderne Züge mit auf künftige Zuwächse ausgerichteten Kapazitäten gehören ebenso dazu wie Sauberkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung. Anbieter, die diese Leistungen nicht gewährleisten, kommen beim Wettbewerb nicht zum Zug. Wer später im Betrieb diese Kriterien wiederholt oder anhaltend verletzt, muss empfindliche Strafzahlungen leisten.

Die Bewerber in Konkurrenz zur DB haben bereits in anderen Regionen oder Ländern hinreichend bewiesen, dass sie ein sehr hohes Qualitätsniveau im Schienenpersonennahverkehr erreichen. Die regelmäßigen Qualitätsrankings in Bundesländern mit größter Anbietervielfalt (etwa in Bayern) zeigen, dass diese Unternehmen ihre Leistungen in hoher Qualität erbringen.

Wer sind die erfolgreichen Konkurrenten der DB?

Go Ahead betreibt Schienenpersonennahverkehr in England in einem Umfang von 126 Mio. Zugkilometern – das ist fast doppelt so viel wie die gesamten derzeitigen SPNV-Leistungen in Baden-Württemberg.

Die Abellio Rail NRW GmbH betreibt in Nordrhein-Westfalen seit 2005 verschiedene SPNV-Netze (u.a. Emscher-Ruhr-Netz, Ruhr-Sieg-Netz) mit heute insgesamt 5,6 Mio. Zugkilometer/Jahr. Zum Dezember 2015 kommt das Saale-Thüringen-Südharz-Netz mit 9,2 Mio. Zugkilometer/Jahr hinzu. Mittlerweile hat Abellio unter anderem ein Los der Ausschreibung im RRX-Netz in der Rhein-Ruhr-Metropolregion gewonnen, so dass bis Dezember 2018 weitere 8,6 Mio. Zugkilometer/Jahr hinzukommen werden.

Was ist das Vergaberecht, welche Spielräume lässt es zu?

Das Vergaberecht umfasst die Regeln und Vorschriften, die die öffentliche Hand bei der Vergabe von Aufträgen zu beachten hat. Es legt fest, wie diese ausgeschrieben werden, wie die Fristen für die Abgabe von Angeboten sind und wie die Auswahl des besten Anbieters zu erfolgen hat. Das hinter dem Vergaberecht stehende Ziel ist es, die öffentlichen Mittel möglichst wirtschaftlich einzusetzen und den interessierten Unternehmen in einem diskriminierungsfreien Wettbewerb die Möglichkeit zu geben, öffentliche Aufträge zu erhalten. Dabei gelten für alle Anbieter die gleichen Regeln. Wenn sich ein Bieter in seinen Rechten verletzt sieht, kann er das Verfahren durch die Vergabekammer bzw. auf dem Gerichtsweg überprüfen lassen.

Welchen konkreten Fehler hat die DB gemacht?

Die DB verstößt mit ihrem Angebot in allen drei Losen gegen die verbindliche Vorgabe, nach der der Preis pro Zugkilometer im ersten Betriebsjahr nicht mehr als 10 Prozent über dem Preis des zweiten und der weiteren Betriebsjahre liegen darf. Diese Vorgabe der Vergabestelle hat zum Ziel, für das Land eine möglichst gleichmäßige Haushaltsbelastung über die Laufzeit des Verkehrsvertrages sicherzustellen und zu verhindern, dass sämtliche Vorlaufkosten im ersten Betriebsjahr eingepreist werden und damit das Jahresbudget sprengen würden.

Muss eine solche „Lappalie“ zum Ausschluss führen?

Es handelt sich keineswegs um eine Lappalie, sondern um eine von mehreren zwingenden Vorgaben, die erfüllt sein müssen, damit die Angebote im Rahmen der Ausschreibung berücksichtigt werden können. Verstößt ein Bieter gegen eine oder mehrere dieser Vorgaben, muss er von der jeweiligen Ausschreibung ausgeschlossen werden. Hier besteht kein Entscheidungsspielraum. Sonst könnten andere Bieter, deren Angebote korrekt sind, gegen den Nichtausschluss klagen und Schadensersatzansprüche geltend machen. Die Vergabestelle ist gezwungen, sich an die von ihr aufgestellten Re-

geln halten und kann diese nicht nachträglich im Interesse einzelner Bieter für unbeachtlich erklären.

Warum kann die Ausschreibung nicht aufgehoben werden?

Weil die anderen Bieter korrekte Angebote abgegeben haben und deshalb Anspruch darauf haben, dass auf Grundlage der vorliegenden Angebote ein Zuschlag erteilt wird.

Warum wird nicht nachverhandelt?

Da mehrere formal korrekte Angebote eingereicht wurden, gibt es keinen Spielraum für Nachverhandlungen, um Formfehler eines einzelnen Bieters zu heilen. Andere Bieter, die die Vorgaben eingehalten haben, könnten dagegen klagen und ggf. Schadensersatzansprüche wegen willkürlicher Nichterteilung eines Zuschlags geltend machen.

Gibt es andere vergleichbare Fälle?

Es gibt zahlreiche Beispiele aus der Rechtsprechung zum Ausschluss von Angeboten wegen – zum Teil geringfügigen – Abweichungen von Mindestkriterien.

- OLG Karlsruhe, Beschluss vom 10.06.2011 – 15 Verg 7/11: Angebotsausschluss, weil der Bieter nur einen und nicht, wie gefordert, zwei Entlader einplante. Selbst geringfügige inhaltliche Abweichungen von den Vorgaben der Vergabestelle genügen für einen Angebotsausschluss.
- OLG Brandenburg, Beschluss vom 30.01.2014 – Verg W 2/14: Wird in den Vergabeunterlagen ein DC/AC-Wandler (ein elektrisches Bauteil, das Gleichstrom in Wechselstrom umwandelt) mit einem Wirkungsgrad gefordert, der **größer als** 90 Prozent ist und wird ein Wandler mit dem Wirkungsgrad von **nur** 90 Prozent angeboten, genügt das Angebot nicht den Ausschreibungsbedingungen und ist aus dem Vergabeverfahren auszuschließen

Was ist die Vergabekammer?

Die Vergabekammer ist beim Regierungspräsidium Karlsruhe angesiedelt und überprüft auf Antrag die Einhaltung des Vergaberechts. Die Vergabekammer entscheidet in der Regel nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung in der Besetzung mit einem Vorsitzenden sowie mit einem haupt- und einem ehrenamtlichen Beisitzer. Diese üben ihre Tätigkeit im Rahmen der Gesetze unabhängig und in eigener Verantwortung aus. Gegen die Entscheidungen der Vergabekammer kann die unterliegende Partei Beschwerde beim zuständigen Oberlandesgericht Karlsruhe einlegen.

Weitere Informationen:

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/seiten/Vergaberecht.aspx>