

Antrag

der Abg. Hans-Martin Haller u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Ausschreibungspraxis bei den jetzt anstehenden Schienenverkehrsverträgen

Antrag

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

1. welche Gründe jeweils für bzw. gegen folgende Ausschreibungs- bzw. Vergabemodelle beim Schienenverkehr sprechen:
 - a) Festbetrag pro gefahrenem Kilometer, wobei die Fahrgasteinnahmen vollständig dem Verkehrsunternehmen zufließen und damit das unternehmerische Risiko dort liegt,
 - b) Festbetrag pro gefahrenem Kilometer, wobei die Fahrgasteinnahmen dem Besteller zufließen und damit das unternehmerische Risiko dort, in diesem Fall also beim Land liegt oder
 - c) eine Mischform zwischen a) und b), wobei das unternehmerische Risiko zwischen Besteller und Auftragnehmer geteilt wird;
2. welche weiteren Ausschreibungs- bzw. Vergabemodelle sie für anwendungsfähig hält und wie sie diese beurteilt;
3. welches Modell sie bei den anstehenden Ausschreibungen bzw. Vergaben zugrunde legt;
4. wie bei der Ausschreibung sichergestellt wird, dass alle Bieter einen vollständigen Überblick über sämtliche Einnahmen bekommen, welche durch Bestellerentgelte und Fahrgasteinnahmen zu erzielen sind (z.B. durch Einsicht in die Fahrgasteinnahmen der betreffenden Netze in den vergangenen Jahren);
5. wie für alle Bieter ersichtlich wird, wie die Zahlungs- und Abrechnungsmodalitäten der die Netze tangierenden Verkehrsverbände aussehen;

6. welche maximale Zahl an Verkehrsverbänden bei der Ausschreibung bzw. Vergabe eines Netzes durchfahren wird;
7. wie sich die Vielzahl der Verkehrsverbände förderlich oder hinderlich auf die Ausschreibungs- bzw. Vergabemodalitäten auswirkt.

16.07.2010

Haller, Gall, Braun,
Heiler, Stichelberger SPD

Begründung

Derzeit wird die Ausschreibung/Vergabe mehrerer Netze im schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) vorbereitet. Um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, ist absolute Transparenz für alle Bieter notwendig. Daher muss die Landesregierung jetzt dafür sorgen, dass sowohl die Bieter als auch der Landtag sämtliche, für eine faire Ausschreibung relevanten, Informationen erhalten.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. August 2010 Nr. 72 nimmt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welche Gründe jeweils für bzw. gegen folgende Ausschreibungs- bzw. Vergabemodelle beim Schienenverkehr sprechen:*
 - a) *Festbetrag pro gefahrenem Kilometer, wobei die Fahrgasteinnahmen vollständig dem Verkehrsunternehmen zufließen und damit das unternehmerische Risiko dort liegt,*
 - b) *Festbetrag pro gefahrenem Kilometer, wobei die Fahrgasteinnahmen dem Besteller zufließen und damit das unternehmerische Risiko dort, in diesem Fall also beim Land liegt oder*
 - c) *eine Mischform zwischen a) und b), wobei das unternehmerische Risiko zwischen Besteller und Auftragnehmer geteilt wird;*
2. *welche weiteren Ausschreibungs- bzw. Vergabemodelle sie für anwendungsfähig hält und wie sie diese beurteilt;*

Als Vergabemodelle kommen grundsätzlich Brutto- oder Nettoverträge sowie Mischformen beider Vertragsarten in Betracht.

Wird dem Auftragnehmer als Zuschuss nur die Differenz zwischen angegebenen Kosten und Erlösen ausbezahlt, und liegt das Erlösrisiko beim Eisenbahnverkehrsunternehmen, spricht man von einem Nettovertrag. Fließen die Erlöse an den Auftraggeber und werden die gesamten vom Eisenbahnverkehrsunternehmen angegebenen Kosten inklusive eines angemessenen Gewinnes an das Verkehrsunternehmen ausbezahlt, handelt es sich um einen sogenannten Bruttovertrag.

Die Vorteile eines Nettovertrags liegen in der starken Anreizfunktion für das Eisenbahnverkehrsunternehmen, möglichst viele Fahrgäste für den Schienenpersonennahverkehr zu gewinnen. Durch die Verantwortlichkeit für die Erlöse ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst in besonderem Maße an Qualität, Kundenorientierung, Fahrgeldsicherung und funktionierendem Vertrieb interessiert.

Bei einem reinen Nettovertrag trägt das Eisenbahnverkehrsunternehmen das Erlösrisiko, d. h. das Risiko, dass Fahrgastzahlen und Erlöse durch nicht vom Eisenbahnverkehrsunternehmen beeinflussbare Faktoren sinken (z. B. Veränderung der Reisendenströme durch Änderung von Schulstandorten oder Industrieansiedlungen, umfangreiche Bauarbeiten an Schieneninfrastrukturen oder Infrastrukturschäden aufgrund von Umweltereignissen). Das Eisenbahnverkehrsunternehmen wird deshalb gewisse Wagnisaufschläge in seine Kalkulation aufnehmen. Der Vorteil für den Aufgabenträger liegt darin, dass die Zuschusszahlungen für die Betriebskosten für die Vertragslaufzeit klar definiert sind.

Die Vorteile im Bruttovertrag liegen aus Sicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens im geringeren Erlösrisiko. Seine Risiken beschränken sich im Wesentlichen auf die Steigerungen der Energie- und Personalkosten. Der Wagniszuschlag kann deshalb geringer ausfallen. Die Nachteile des Bruttovertrages liegen im deshalb eventuell geringen Interesse des Eisenbahnverkehrsunternehmens, sich selbst um die Steigerung der Nachfrage, die Fahrgeldsicherung oder die Verbesserung der angebotenen Qualität zu kümmern. Das Land als Aufgabenträger trägt das volle Erlösrisiko, ohne konkret auf die Erlössituation Einfluss nehmen zu können.

Bei Mischformen werden Nettoverträge mit Bruttoelementen versehen, bzw. Bruttoverträge mit Nettoelementen. Als Bruttoelemente in Nettoverträgen kommen sogenannte Erlösabschöpfungen, Mindesterlosgarantien je Personenkilometer und Risikobegrenzungen bei Steigerungen verschiedener Kostenarten in Betracht. Bruttoverträge mit Nettoelementen enthalten Anreizregelungen für das Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie z. B. Mehrerlösbeteiligungen oder Prämien für Fahrgastzuwächse.

3. welches Modell sie bei den anstehenden Ausschreibungen bzw. Vergaben zugrunde legt;

Die anstehenden Vergabeverfahren erfolgen in Form von Nettoverträgen. Dies schließt eine teilweise Abschöpfung von Mehrerlösen jedoch nicht generell aus. So ist es beispielsweise denkbar, im Gegenzug zu einer (teilweisen) Abschöpfung von Mehrerlösen dem Bieter im Gegenzug eine (teilweise) Risikoübernahme bezüglich der für ihn schwer kalkulierbaren Energiekostensteigerungen zuzugestehen.

4. wie bei der Ausschreibung sichergestellt wird, dass alle Bieter einen vollständigen Überblick über sämtliche Einnahmen bekommen, welche durch Bestellerentgelte und Fahrgasteinnahmen zu erzielen sind (z. B. durch Einsicht in die Fahrgasteinnahmen der betreffenden Netze in den vergangenen Jahren);

Die Bieter sind in den Ausschreibungsverfahren verpflichtet, selbst Prognosen und Abschätzungen über die zu erwartenden Einnahmen aufzustellen. Die Bieter müssen ihrer Erlösprognose die Einnahmen der sogenannten verbundgrenzenüberschreitenden Verkehre zugrunde legen. Diese Einnahmen verbleiben beim Nettovertrag in vollem Umfang beim Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ferner müssen sie ihrer Erlösprognose die Einnahmen aus den Verbänden zugrunde legen. Diese Einnahmen werden von den jeweiligen Verbänden nach den Einnahmeaufteilungsregelungen der Verbände verteilt.

Die heute von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielten Einnahmen aus verbundgrenzenüberschreitenden Verkehren liegen bei den Unternehmen nicht netzscharf vor. Um die Bieter bei der Erstellung der Erlösprognose zu unterstützen, hat das Land mit der DB Regio AG vereinbart, dass die DB Regio AG für die jeweils auszuschreibenden Netze Erhebungen über Start- und Zielbahnhöfe der Reisenden, Fahrscheinarten und Personenkilometer je Fahrscheinart vorlegt. Mit diesen Angaben können Bieter hinreichend zuverlässig ihre zukünftigen Erlöse bei verbundgrenzenüberschreitenden Verkehren abschätzen.

Zur Ermittlung der Erlöse in den Verkehrsverbänden werden den Bietern alle notwendigen vertraglichen Unterlagen der Verbände zur Verfügung gestellt. Ferner beabsichtigt das Land, in Verbänden, in denen keine belastbaren Verkehrserhebungen vorliegen, selbst Erhebungen durchzuführen. In Abstimmung mit den Verbänden werden die heute auf bestimmte Eisenbahnverkehrsunternehmen entfallenden Verbundeinnahmen, die in der Regel nur unternehmens- aber nicht linien-, strecken-, oder produktscharf vorliegen, auf die einzelnen vorgesehenen Ausschreibungsnetze aufgeteilt. Damit werden den Bietern Grundlagen für die Bewertung der derzeit im jeweiligen Ausschreibungsnetz vorhandenen Verbund Erlöse geliefert.

5. wie für alle Bieter ersichtlich wird, wie die Zahlungs- und Abrechnungsmodalitäten der die Netze tangierenden Verkehrsverbände aussehen;

Den Bietern werden alle notwendigen vertraglichen Unterlagen der Verbände (Gesellschaftsverträge, Einnahmezuscheidungsverträge, Einnahmearbeitungsregelungen usw.) zur Verfügung gestellt.

6. welche maximale Zahl an Verkehrsverbänden bei der Ausschreibung bzw. Vergabe eines Netzes durchfahren wird;

Bei einzelnen Netzen werden voraussichtlich bis zu neun Verkehrsverbände durchfahren.

7. wie sich die Vielzahl der Verkehrsverbände förderlich oder hinderlich auf die Ausschreibungs- bzw. Vergabemodalitäten auswirkt.

Die teilweise hohe Anzahl der Verkehrsverbände erhöht den Kalkulationsaufwand bei der Erstellung der Angebote. Diesem erhöhten Aufwand kann durch das Zurverfügungstellen aller notwendiger Unterlagen und durch eine ausreichend bemessene Angebotsfrist Rechnung getragen werden.

Gönner

Ministerin für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr