

Antrag

**der Abg. Dr. Christian Jung und
Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Berücksichtigung regionaler Betriebshöfe bei Ausschreibungen und Vergaben von öffentlichen Leistungen am Beispiel des Personennahverkehrs

Antrag

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

1. inwiefern es im Rahmen von Ausschreibungen öffentlicher Personennahverkehre sowohl im Bus- wie auch Schienenverkehr möglich ist, das Vorhandensein eines oder mehrerer Betriebshöfe im näheren Umkreis der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen zur Bedingung zu machen;
2. inwiefern es ggf. üblich ist, die unter Ziffer 1 genannte Bedingung in Ausschreibungen zum Schienenpersonenverkehr wie auch bei Busverkehren zu nutzen;
3. inwiefern es ihrer Kenntnis nach in der Vergangenheit zu Gerichtsverfahren aufgrund derartiger Bedingungen in Ausschreibungen kam;
4. inwiefern es im Rahmen einer Vergabe von Ausschreibungen öffentlicher Personennahverkehre sowohl im Bus- wie auch Schienenverkehr möglich ist, das Vorhandensein eines oder mehrerer Betriebshöfe im näheren Umkreis der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen als Vergabekriterium mit aufzunehmen und mit einem bestimmten Prozentsatz zu werten;
5. inwiefern es ggf. üblich ist, das unter Ziffer 4 genannte Kriterium im Rahmen einer Vergabe zur Ausschreibung zum Schienenpersonenverkehr wie auch bei Busverkehren zu nutzen;
6. inwiefern es ihrer Kenntnis nach in der Vergangenheit zu Gerichtsverfahren aufgrund derartiger Kriterien bei der Vergabe kam;
7. welches Spektrum einer prozentualen Berücksichtigung eines solchen Kriteriums sie für adäquat hält;

8. inwiefern Unternehmen mit bereits vorhandenen Betriebshöfen im Umkreis der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen auch ohne explizite Nennung dieser im Rahmen der Vergabe in der Praxis einen Vorteil besitzen und wie sie diesen etwaigen Vorteil aus wettbewerbsrechtlicher Sicht beurteilt;
9. wie sie dies insbesondere bei Busverkehren mit Blick auf die Unterstützung regionaler Busverkehrsunternehmen beurteilt;
10. wie sie eine weitgehende Kontinuität bei den Verkehrsbetreibern für bestimmte Verkehrsleistungen mit Blick auf die Verkehrsqualität und -zuverlässigkeit bewertet;
11. welche Entfernungen ihrer Kenntnis nach sowohl im Bus- wie auch im Schienenverkehr in der Praxis zwischen Einsatzort und Betriebshof üblich sind, insbesondere vor dem Hintergrund der Verminderung von Leerfahrten bzw. des Abstellens von Bussen im öffentlichen Raum;
12. wie sie die Möglichkeiten zum Gewinn einer Ausschreibung für neue Mitbewerber bzw. Interessenten einschätzt, insbesondere mit Blick auf die Problematik der Standortsuche und der zusätzlichen Kosten für den etwaigen Bau eines in angemessener Entfernung liegenden Betriebshofes (unter Angabe inwiefern diese Kosten in das abzugebende Angebot eingepreist werden können/müssen);
13. inwiefern es nach ihrer Kenntnis üblich ist, dass bei einem Betreiberwechsel die Infrastruktur des vorherigen Betreibers genutzt bzw. gekauft oder angemietet wird;
14. wie sie die Chancen zum Markteintritt neuer Verkehrsunternehmen vor diesem Hintergrund bewertet;
15. inwieweit die zuvor beschriebenen regionalen Aspekte auch bei Ausschreibungen und Vergaben öffentlicher Leistungen in anderen Bereichen berücksichtigt werden (können).

20.3.2024

Dr. Jung, Dr. Schweickert, Haag, Dr. Rülke,
Haußmann, Bonath, Fischer, Fink-Trauschel,
Heitlinger, Hoher, Karrais, Reith FDP/DVP

Begründung

Um einen zuverlässigen öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen und auf der Schiene zu gewährleisten, ist das Vorhandensein eines in angemessener Entfernung liegenden Betriebshofes unerlässlich. Bei technischen Problemen sind Ersatzfahrzeuge schnell vor Ort bzw. besteht die Möglichkeit einer schnelleren Reparatur. Darüber hinaus wird im Busverkehr vermieden, dass in Ermangelung eines Betriebshofes und zur Vermeidung von Leerfahrten Fahrzeuge in umliegenden Gebieten auf der sprichwörtlichen „grünen Wiese“ abgestellt werden. Auch die Möglichkeit zur Einhaltung der Ruhezeiten außerhalb der Fahrzeuge ist im Sinne des Arbeitnehmerschutzes durch einen Betriebshof eher gegeben. In diesem Zusammenhang stellen sich Fragen, inwiefern dies bereits bei Ausschreibungen berücksichtigt oder sogar zur Bedingung gemacht werden kann und wie sich dies letztlich auf den Wettbewerb in den Sektoren auswirkt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. April 2024 Nr. VM3-0141.5-32/31/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. inwiefern es im Rahmen von Ausschreibungen öffentlicher Personennahverkehre sowohl im Bus- wie auch Schienenverkehr möglich ist, das Vorhandensein eines oder mehrerer Betriebshöfe im näheren Umkreis der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen zur Bedingung zu machen;

Das Vorhandensein eines Betriebshofs als Einrichtung zum Abstellen, Betanken, Warten usw. von Fahrzeugen kann im Rahmen der Ausschreibung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr in den Ausschreibungsunterlagen vorgegeben werden.

Der öffentliche Auftraggeber kann neben dem grundsätzlichen Vorhandensein eines Betriebshofs auch einen bestimmten Umkreis vorgeben, in dem dieser zu liegen hat, wenn andernfalls zu befürchten ist, dass die Fahrzeuge nicht rechtzeitig für die Leistungserbringung zur Verfügung stehen werden. Der Umkreis muss jedoch in einem unmittelbaren Bezug zum Leistungsort liegen und er darf nicht zu eng gefasst sein. Der öffentliche Auftraggeber muss seine Entscheidung für die Lage des Betriebshofs sachlich und nachvollziehbar begründen können.

2. inwiefern es ggf. üblich ist, die unter Ziffer 1 genannte Bedingung in Ausschreibungen zum Schienenpersonenverkehr wie auch bei Busverkehren zu nutzen;

Das Land Baden-Württemberg gibt als Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Rahmen der Ausschreibung von Verkehrsleistungen grundsätzlich auch die Vorhaltung von Wartungshallen, Abstellanlagen etc. im Rahmen der Ausschreibungsunterlagen vor. In der Vergangenheit konnten die Bewerber dann über den Werkstattstandort selbst entscheiden. Im Rahmen von neuen Ausschreibungen gibt das Land nunmehr vereinzelt den Umkreis von Werkstattstandorten vor, nachdem in jüngerer Vergangenheit im Falle eines SPNV-Netzes der sehr entfernt gelegene Wartungspunkt des Betreibers zu erheblichen Problemen bei der Leistungserstellung führte, die zur vorzeitigen Auflösung des Verkehrsvertrags führten. Die Folgevergabe erfolgte mit einem vorgegebenen Umkreis.

Für die kommunale Aufgabenträgerschaft kann keine abschließende Antwort auf diese Frage gegeben werden, da es jedem Aufgabenträger selbst obliegt, ob er die Vorgabe eines Betriebshofs in seinen Ausschreibungsunterlagen für notwendig erachtet.

3. inwiefern es ihrer Kenntnis nach in der Vergangenheit zu Gerichtsverfahren aufgrund derartiger Bedingungen in Ausschreibungen kam;

Für den SPNV gab es in Baden-Württemberg in den letzten Jahren keine Gerichtsverfahren, die aufgrund einer Pflicht zur Vorhaltung von Wartungshallen, Abstellanlagen etc. in den Ausschreibungsunterlagen, initiiert worden sind.

Für den Bereich des kommunalen ÖPNV sind der Landesregierung hier ebenfalls keine Gerichtsverfahren bekannt.

4. inwiefern es im Rahmen einer Vergabe von Ausschreibungen öffentlicher Personennahverkehre sowohl im Bus- wie auch Schienenverkehr möglich ist, das Vorhandensein eines oder mehrerer Betriebshöfe im näheren Umkreis der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen als Vergabekriterium mit aufzunehmen und mit einem bestimmten Prozentsatz zu werten;

Das Vorhandensein und der Betrieb eines Betriebshofs in einem bestimmten Umkreis kann von dem öffentlichen Aufgabenträger als Pflicht in die Ausschreibungs-

unterlagen aufgenommen werden. Der öffentliche Auftraggeber muss jedoch bei seiner Entscheidung transparent sein und seine Entscheidung anhand sachlicher Kriterien begründen können.

Im Rahmen einer Ausschreibung können auch andere Zuschlagskriterien als der günstigste Preis für die Bewertung des wirtschaftlichsten Angebots herangezogen werden. Die Festlegung der Wertungskriterien obliegt den öffentlichen Aufgabenträgern. Es ist nicht ausgeschlossen, dass im Rahmen einer entsprechenden Wertung auch der Standort des Betriebshofs eine Rolle spielen kann. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass die Wertungskriterien nicht intransparent und unsachlich sein dürfen. So darf beispielweise grundsätzlich kein Bereich für ein Betriebshof gewählt werden, bei welchem von vornherein absehbar ist, dass nur ein Bewerber dort einen Betriebshof vorhalten könnte, sodass die anderen Bewerber von vornherein die Vertragspflicht nicht erbringen könnten.

5. inwiefern es ggf. üblich ist, das unter Ziffer 4 genannte Kriterium im Rahmen einer Vergabe zur Ausschreibung zum Schienenpersonenverkehr wie auch bei Busverkehren zu nutzen;

Das Land Baden-Württemberg hat bislang den Standort eines Betriebshofs in den Ausschreibungsunterlagen nicht mit bestimmten Prozentpunkten bewertet.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 verwiesen.

6. inwiefern es ihrer Kenntnis nach in der Vergangenheit zu Gerichtsverfahren aufgrund derartiger Kriterien bei der Vergabe kam;

Für das Land Baden-Württemberg sind der Landesregierung keine Gerichtsverfahren wegen derartiger Kriterien bekannt.

7. welches Spektrum einer prozentualen Berücksichtigung eines solchen Kriteriums sie für adäquat hält;

Hier kann keine pauschale Antwort getroffen werden. Es kommt auf den betreffenden Einzelfall im Zusammenspiel mit weiteren Wertungskriterien an.

8. inwiefern Unternehmen mit bereits vorhandenen Betriebshöfen im Umkreis der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen auch ohne explizite Nennung dieser im Rahmen der Vergabe in der Praxis einen Vorteil besitzen und wie sie diesen etwaigen Vorteil aus wettbewerbsrechtlicher Sicht beurteilt;

Sofern ein Wettbewerber einen vorhandenen Betriebshof im Umkreis der ausgeschriebenen Leistung in seinem Eigentum hat, kann dies von Vorteil sein. Aus wettbewerblicher Sicht darf dieser Umstand jedoch nicht zur ungerechtfertigten Benachteiligung der anderen Bewerber führen. So darf es beispielsweise nicht vertraglich untersagt sein, dass die anderen Bewerber ggf. mit dem Eigentümer des Betriebshofs einen Pachtvertrag oder ähnliches zur Nutzung des Betriebshofs für die betreffende Verkehrsleistung schließen.

9. wie sie dies insbesondere bei Busverkehren mit Blick auf die Unterstützung regionaler Busverkehrsunternehmen beurteilt;

Auch für regionale Busverkehrsunternehmen gelten die unter Ziffer 8 gemachten Ausführungen.

10. wie sie eine weitgehende Kontinuität bei den Verkehrsbetreibern für bestimmte Verkehrsleistungen mit Blick auf die Verkehrsqualität und -zuverlässigkeit bewertet;

Eine Kontinuität der Verkehrsbetreiber ist grundsätzlich zunächst keine Voraussetzung für die Verkehrsqualität und -zuverlässigkeit. In Zeiten des allgemeinen Ressourcenmangels an Produktionsfaktoren, insbesondere im Personalbereich, gewinnt Kontinuität der Leistungserstellung sicher eine neue Bedeutung.

11. welche Entfernungen ihrer Kenntnis nach sowohl im Bus- wie auch im Schienenverkehr in der Praxis zwischen Einsatzort und Betriebshof üblich sind, insbesondere vor dem Hintergrund der Verminderung von Leerfahrten bzw. des Abstellens von Bussen im öffentlichen Raum;

Eine pauschale Antwort kann hier nicht getroffen werden. Für eine Bewertung spielen die Größe des Netzes sowie der Umlauf der Fahrzeuge eine zu beachtende Rolle.

Für Busverkehre liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Zuständige Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV sind die Stadt- und Landkreise.

12. wie sie die Möglichkeiten zum Gewinn einer Ausschreibung für neue Mitbewerber bzw. Interessenten einschätzt, insbesondere mit Blick auf die Problematik der Standortsuche und der zusätzlichen Kosten für den etwaigen Bau eines in angemessener Entfernung liegenden Betriebshofes (unter Angabe inwiefern diese Kosten in das abzugebende Angebot eingepreist werden können/müssen);

Der Umstand, dass viele SPNV-Unternehmen Schwierigkeiten bei der Ermittlung und beim Zugang zu geeigneten Standorten zum Bau neuer Betriebshöfe haben, ist dem Land bekannt. Aus diesem Grunde wurde die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) im Rahmen einer Satzungsänderung ermächtigt, künftig auch Werkstattflächen zu beschaffen, auf welchen dann Werkstätten/Betriebshöfe für Betreiber eines Netzes bzw. mehrere Netze errichtet werden können.

13. inwiefern es nach ihrer Kenntnis üblich ist, dass bei einem Betreiberwechsel die Infrastruktur des vorherigen Betreibers genutzt bzw. gekauft oder angemietet wird;

Die Möglichkeit, eine bestehende Infrastruktur des vorherigen Betreibers in Zukunft zu mieten oder zu pachten, ist im SPNV nicht unüblich.

14. wie sie die Chancen zum Markteintritt neuer Verkehrsunternehmen vor diesem Hintergrund bewertet;

Eine pauschale Antwort kann hier nicht gegeben werden, da der Markteintritt neuer Verkehrsunternehmen von mehr Kriterien abhängig ist als nur dem Standort des Betriebshofs.

15. inwieweit die zuvor beschriebenen regionalen Aspekte auch bei Ausschreibungen und Vergaben öffentlicher Leistungen in anderen Bereichen berücksichtigt werden (können).

Ob die zuvor beschriebenen regionalen Aspekte auch bei Ausschreibungen und Vergaben öffentlicher Leistungen in anderen Bereichen berücksichtigt werden können, kann nicht pauschal bewertet werden. Maßgeblich sind die Kriterien des jeweiligen Einzelfalls.

Hermann
Minister für Verkehr