

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 15/4561**

*Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein*

Vorsitzende
des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landta-
ges
Frau Roswitha Strauß, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Minister

nachrichtlich:

Vorsitzende
des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landta-
ges
Frau Ursula Kähler, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

über

Herrn Dr. Ralf Stegner
Finanzminister
des Landes Schleswig-Holstein

24105 Kiel

Kiel, 18. Mai 2004

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

in seinem Schreiben vom 26. April 2004 hat Herr MdL Uwe Eichelberg gebeten, dass ich den Wirtschaftsausschuss ausführlich über die Ausschreibung und Vergabe der Verkehrsleistungen auf der Bahnstrecke Hamburg – Flensburg – Pattburg informiere und eine Reihe von Fragen beantworte (Umdruck 15/4478).

Gerne folge ich dieser Bitte und sende Ihnen hierzu in der Anlage die Antworten zu den Fragen. Ich möchte Sie bitten, die Antworten an alle Mitglieder des Wirtschaftsausschusses zu verteilen.

Sollte darüber hinaus noch Informationsbedarf zu den Anforderungen der Ausschreibung bestehen, kann gerne Einsicht in die umfangreichen Verdingungsunterlagen genommen werden.

Parallel zu diesem Schreiben werde ich den Finanz- und Wirtschaftsausschuss in gewohnter Weise mit einer entsprechenden Vorlage um Zustimmung zur Vergabe der Verkehrsleistung bitten. Diese Vorlage geht Ihnen nach Zustimmung des Finanzministers zu, so dass sich der Wirtschaftsausschuss in seiner Sitzung am 9. Juni 2004 und der Finanzausschuss in seiner Sitzung am 10. Juni 2004 hiermit befassen können.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Bernd Rohwer

Antworten zu den Fragen von Herrn MdL Uwe Eichelberg zur Ausschreibung und Vergabe der Verkehrsleistungen auf der Bahnstrecke Hamburg – Flensburg - Padborg (Brief an die Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses vom 26. April 2004)

1. Welche Anforderungen wurden ausgeschrieben (feste Vorgaben für gleichwertige Angebotsabgaben)?

Antwort:

Ausgeschrieben wurde ein Hauptangebot Hamburg – Flensburg – Padborg. Nebenangebote (Fahrzeugkonzept, Service, Personal, Vertragsdauer u. a.) waren ausdrücklich zugelassen.

Die Leistung wurde für den Zeitraum von 9 Jahren ab dem 11. Dezember 2005 mit folgenden Eckwerten ausgeschrieben:

- Einsatz modernisierter oder neuer Fahrzeuge.
- Fahrzeugauswahl und -beschaffung durch die Bieter.
- Funktional beschriebenes Leistungsangebot auf Basis eines Referenzfahrplanes und Vorgaben zu Bedienungszeiten und vorzuhaltender Sitzplatzkapazität in entsprechenden Zeitfenstern.
- Anwendung Schleswig-Holstein-Tarif, HVV-Tarif und bundesweiter Tarif.
- Vollständige Erlösverantwortung bei den Bietern auf der Basis einer zur Verfügung gestellten Erhebung mit eingeschränkter Möglichkeit der Kalibrierung. (nähere Einzelheiten hierzu siehe Antwort zu Frage 4)
- Vorgaben zum Personaleinsatz in den Zügen und auf den Stationen.

Die Leistung wurde weitgehend funktional beschrieben. Den Verdingungsunterlagen lag ein Verkehrsvertrag bei. Dieser Verkehrsvertrag musste von den Unternehmen verbindlich anerkannt werden. Dadurch konnten gleichwertige Angebotsangaben gewährleistet werden. Bei Zweifeln an den Angeboten hat die LVS diese im Rahmen von Rückfragen gemäß VOL/A beseitigt.

Bestandteil der Verdingungsunterlagen war ein Kalkulationsschema, in dem differenziert alle Kosten inkl. Vorlauf- und Auslaufkosten sowie die Erlöse und der daraus entstehende Ausgleichsbetrag für die Aufgabenträger für den Zeitraum von 9 Jahren, ergänzt um die Angabe der voraussichtlichen durchlaufenden Infrastrukturnutzungsentgelte für Trasse und Stationen, darzustellen waren.

2. Wurden Nebenangebote abgefragt, und welche Informationen und Daten wurden dafür seitens der LVS an die Anbieter mitgeteilt (z.B. „Flügel“ der Züge in Neumünster)?

Antwort:

Nebenangebote waren ausdrücklich zugelassen, waren aber nicht verpflichtend. Hierzu gab es folgenden Hinweis in den Verdingungsunterlagen:

„Nebenangebote sind insbesondere dann erwünscht, wenn dadurch mehr Nachfrage erzeugt wird oder der Ausgleichsbetrag insgesamt bzw. pro Nutzkm sinkt.

Gegenstand von Nebenangeboten können z.B. sein:

- Fahrplanmaßnahmen, Haltekonzeption sowie Flügelungskonzepte
- netzergänzende, regionale und überregionale Angebote, Durchbindungen
- touristische Angebote,
- Innovative, kostenreduzierende oder stufenweise einzuführende Fahrzeugkonzepte,
- Service-, Personal- und Marketingmaßnahmen,
- Spätere Zeitpunkte der Betriebsaufnahme

Nicht Gegenstand kann hingegen das Vertragsende sein, da nach dem Wettbewerbskonzept des Landes Schleswig-Holstein im Netz Mitte ab Ende 2014 ein neuer Zuschnitt der Leistungsangebote durch Bildung eines Gesamtnetzes erfolgen soll.

Bei den Nebenangeboten sollte die vertragliche Bindung des Landes Schleswig-Holstein bezüglich bestehender Verkehre, der landesweite Nahverkehrsplan und die haushaltsmäßigen Restriktionen des Landes berücksichtigt werden.

Nebenangebote können nur abgegeben werden, wenn gleichzeitig das geforderte Hauptangebot abgegeben wird. Sie sind zu erläutern. Die entsprechenden Kosten und Erlöse sind anhand der Kostenkalkulation anzugeben, soweit Veränderungen eintreten.

Nebenangebote müssen annahmefähig angeboten werden. Soweit Abweichungen vom Verkehrsvertrag notwendig werden, so sind diese zu benennen und es ist eine alternative Formulierung anzubieten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die versprochene Leistung erbracht wird und deren Nicht-Erbringung eine Zuschussminderung zur Folge hat. Erfolgt dies nicht, so kann das Nebenangebot nicht gewertet werden.“

3. Gab es Nebenangebote und hatten alle Anbieter auf Grund der Ihnen vorliegenden Daten die Möglichkeit ebensolche Nebenangebote (Wettbewerbsgleichheit) abzugeben?

Antwort:

Alle Bieter hatten die Möglichkeit und haben hiervon Gebrauch gemacht.

4. Welche Erlös-Vorgaben gab es, und welche Erlössteigerungen/-gründe wurden zugestanden

Antwort:

Die Bieter haben laut Nr. 5.1 („das Erlörisiko liegt beim EVU“) und 8.1 („die Erlöskalkulation ist Aufgabe des EVU“) des Entwurfes des Verkehrsvertrages die vollständige Erlösverantwortung.

Die Bieter mussten sich zur Anwendung des Schleswig-Holstein-Tarifs, des HVV-Tarifs und ein nationales Tarifsystem (durchgehende Tarife nach §12 Abs. 1 Nr. 2 AEG) verpflichten.

Die Höhe der Erlöse wurde nicht vorgegeben. Den Verdingungsunterlagen wurde ein Nachfrage- und Erlösgutachten beigelegt, welches die Flex AG im Frühjahr 2003 hat erstellen lassen. Den Bietern wurde freigestellt, dieses zur Grundlage ihrer Erlöskalkulation zu verwenden.

Im HVV-Tarif wurde die Tarifergiebigkeit vorgegeben, da diese aufgrund der dortigen Einnahmenaufteilung für die Bieter kaum kalkulierbar ist. Für die anderen Tarife übernimmt der Bieter das volle Risiko für die Nachfrage- und Ergiebigkeitsprognose.

Eine Änderung des Ausgleichsbetrags ist nur möglich, wenn

- der Anbieter vor Betriebsbeginn eine Erhebung fordert und die Summe der Personenkm (Pkm) um mehr als 10% von den Zahlen des Nachfrage- und Erlösgutachtens abweicht oder
- im 1. Betriebsjahr die Summe der Pkm um mehr als 20% von den Zahlen des Nachfrage- und Erlösgutachtens abweicht.

5. Wer garantiert für die erhöhten Erlösannahmen der Anbieter?

Antwort:

Die Höhe der Erlöse liegt im Risiko des Bieters (siehe 4.)

6. Welche Lohn-Tarife gelten (Tariftreuegesetz)?

Antwort:

Alle Bieter haben schriftlich versichert, gem. dem Tariftreuegesetz Schleswig-Holstein einen der am Ort der Leistungserbringung geltenden Lohn- und Gehaltstarife anzuwenden.

7. Wurden nach den Erfahrungen mit FLEX und in Anbetracht der notwendigen Attraktivität des Zugmaterials auch für den Tourismus nur Neuwaggons ausgeschrieben?

Antwort:

Im Rahmen der funktionalen Ausschreibung wurden zum Fahrzeugalter folgende Bedingungen festgelegt:

“Die Innenraumgestaltung der Wagen/Triebwagen ist in jedem Betriebsjahr nicht älter als 12 Jahre. Erreicht die Innenraumgestaltung während der Vertragslaufzeit ein Alter von 12 Jahren, ist ein Redesign in Abstimmung mit dem Land durchzuführen oder sind neue Fahrzeuge einzusetzen. Dies gilt für jedes einzelne Fahrzeug. Die Kosten trägt das Verkehrsunternehmen.“

Weiterhin mussten die Fahrzeuge die im Entwurf des Verkehrsvertrages formulierten Anforderungen zu Sitzplatzanzahl, Sitzteiler, Komfortstandards etc. erfüllen.

8. Gab es wieder die Möglichkeit der Neben-Angebotsabgabe auch für den Einsatz überarbeiteter Altwaggons wie z.B. über 30 Jahre alter „Silberlinge“?

Antwort:

Ja.

9. Wenn z.B. überarbeitete „Silberlinge“ angeboten wurden, entspricht dies dem Ausschreibungsmodus unserer bisherigen Ausschreibungen? Sind diese Waggons behindertengerecht ausgestattet und können Sie die Vorgabe von 160 km/h erfüllen?

Antwort:

In den ersten Ausschreibungen des Landes Schleswig-Holstein waren nur Neufahrzeuge zugelassen. Seit der Ausschreibung des Netzes West wurden in Übereinstimmung mit Forderungen von Verkehrsunternehmen die Ausschreibungsbedingungen weitgehend funktional beschrieben. Danach werden, soweit die entsprechenden funktionalen Anforderungen erfüllt werden (siehe Antwort zu Frage 7), auch Angebote mit Altfahrzeugen berücksichtigt,

Die Vorgabe einer behindertengerechten Ausstattung der Züge erfordert dass in allen Zügen mindestens ein behindertengerechter Wagen zur Verfügung steht, es müssen nicht alle Waggons entsprechend ausgestattet sein.

Im Rahmen der funktionalen Ausschreibung wurden lediglich Vorgaben zur Einhaltung des Fahrplankonzeptes gemacht. (ITF-Knoten, Anschlüsse an den Fernverkehr). Hierfür sind Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h nicht notwendig.

10. Sind durch Subventionen unterstützte Bestandteile bei den Kalkulationselementen herausgerechnet worden (Vergaberechtskonformität)?

Antwort:

Derartige Angebote lagen nicht vor. Die Bieter mussten im Rahmen des Verfahrens schriftlich versichern, dass sie keine bereits geförderten Fahrzeuge / Werkstätten einsetzen bzw. diese Förderung angeben, damit sie bei der Auswertung berücksichtigt werden könnte.

11. Wurden die AKN-Angebote vor Abgabe mit den Eigentümern abgestimmt?

Antwort:

Im Rahmen der Satzungsbestimmungen hat der Vorstand der AKN den Aufsichtsrat über die beabsichtigte Abgabe eines Angebotes informiert. Eine Abstimmung auf Gesellschafterebene in der Hauptversammlung hat nicht stattgefunden.

12. Wurde die Ausschreibung und wird die Vergabe nach allen rechtlichen und EU-rechtlichen Kriterien überprüft und gibt es im Klagefall eines unterlegenen Anbieters Rechtsrisiken?

Antwort:

Das Ausschreibungsverfahren und die Vergabe wurden unter Berücksichtigung aller rechtlichen (auch EU-rechtlichen) Anforderungen durchgeführt. Dennoch haben die unterlegenen Bieter die Möglichkeit, die Vergabekammer anzurufen und ggf. den weiteren Rechtsweg zu beschreiten. Hiervon ist in Schleswig-Holstein bisher lediglich bei der Vergabe des Netzes west Gebrauch gemacht worden, wobei die Vergabekammer die Vergabeentscheidung des Landes bestätigt hat und daraufhin keine weiteren Rechtsmittel eingelegt worden sind.