



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Christoph Erdmenger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nahverkehrsverträge des Landes Sachsen-Anhalt I - Allgemeine Angaben

Kleine Anfrage - KA 6/7326

Antwort der Landesregierung
erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

1. Welche Dienstleistungsverträge für Beförderungsleistungen im Schienenpersonenverkehr hat das Land Sachsen-Anhalt seit dem Jahr 2002 abgeschlossen? Bitte Vergabeart, Datum des Vertragsabschlusses, ggf. Datum der Veröffentlichung der Ausschreibung im Supplement zum EU-Amtsblatt, Anzahl der Bieter im Verfahren, Vertragspartner, Anzahl der Zugkilometer pro Jahr, Laufzeit und Auftragsvolumen auflisten.

Vertrag	Vergabeart	Vertragsabschluss	Datum Veröffentlichung EU-Anzeiger	Zugkm pro Jahr	Zuschlag an	Vertragslaufzeit
Großer Verkehrsvertrag	Freihändige Vergabe	03.03.2003	keine	24 Mio. in 2003 20 Mio. in 2006 16 Mio. in 2011	DB Regio AG	2003 - 2015
Nordharznetz	Europaweite öffentliche Ausschreibung	01.03.2003	12.03.2003	3,1 Mio.	Connex Regio-bahn GmbH	2006 - 2017
Harz-Berlin-Express (HBX)	Freihändige Vergabe	29.11.2005 08.11.2006 29.10.2007 27.10.2008 02.10.2009	keine	0,05 Mio.	VVSA (HEX)	2006 2007 2008 2009 2010 - 2012
Altmark-Börde-Anhalt	Europaweite öffentliche Ausschreibung	01.04.2004	08.08.2003	3,6 Mio.	Harzbahn GmbH	2007 - 2018

(Ausgegeben am 21.02.2012)

Vertrag	Vergabeart	Vertragsabschluss	Datum Veröffentlichung EU-Anzeiger	Zugkm pro Jahr	Zuschlag an	Vertragslaufzeit
Sachsen-Anhalt-Süd	Europaweite öffentliche Ausschreibung	01.07.2004	26.11.2003	1,4 Mio.	Burgenlandbahn GmbH	2007 - 2018
Bedienung Strecke Klostermansfeld – Wippra	Freihändige Vergabe	12.09.2006	14.03.2006	0,1 Mio.	Burgenlandbahn GmbH	2007 - 2013
Verlängerung Leistungen E-Netz Nord ¹	Freihändige Vergabe	06.08.2008	keine	5,6 Mio.	DB Regio AG	2016 - 2017
Verlängerung RE 10 ² Magdeburg – Erfurt	Freihändige Vergabe	02.12.2009	keine	0,67 Mio.	DB Regio AG; Elbe-Saale-Bahn	2016 - 2018
einzelne Züge auf der Strecke Bitterfeld - Leipzig	Freihändige Vergabe	28.10.2009	keine	0,021 Mio.	Veolia Verkehr Region Ost GmbH	2010 - 2012
Stadtbahn Berlin	Europaweite öffentliche Ausschreibung	27.07.2009	15.10.2008	1,1 Mio.	DB Regio AG (Los 1 und 3 = 1,1 Mio. Zugkm); ODEG (Los 2 = 0,01 Mio. Zugkm)	2013 - 2022
Mitteldeutsches S-Bahn-Netz	Europaweite öffentliche Ausschreibung	21.09.2010	14.08.2008	1,1 Mio.	S-Bahn Mitteldeutschland GmbH	2014 - 2025
Dieselnetz Ostthüringen	Europaweite öffentliche Ausschreibung	30.08.2010	25.11.2009	4,1 Mio	Erfurter Bahn GmbH	06/2012 - 2024
Elektronetz Nord	Freihändige Vergabe	30.11.2011	02.10.2010	5,6 Mio.	DB Regio AG	2014 - 2028

Von der Nennung der Anzahl der Bieter im Vergabeverfahren sowie der Auftragsvolumina wird abgesehen, weil ein Bekanntwerden dieser Angaben Nachteile für das Wohl des Landes Sachsen-Anhalt befürchten ließe: die Bekanntgabe dieser Informationen würde den Wettbewerb bei zukünftigen SPNV-Vergaben des Landes beeinträchtigen.

In den Fällen, wo nur wenige oder gar ein Bieter vorhanden gewesen sein könnten, stärkt diese Kenntnis der Bieteranzahl in früheren Verfahren die Position des Marktführers bei künftigen Verfahren. Insoweit stellen die Informationen über die Zahl der Bieter Geschäftsgeheimnisse des Landes Sachsen-Anhalt und der weiteren an den früheren Vergaben beteiligten Aufgabenträger dar. Darüber hinaus ist die Tatsache der Teilnahme an früheren Vergabeverfahren auch ein Ge-

¹ Im Gegenzug zu einer vorzeitigen Herauslösung der Linien RE 1 Magdeburg – Berlin und RE 7 Dessau – Berlin zum Dezember 2012 und RE 5 Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg – Berlin zum Dezember 2014 aus dem Großen Verkehrsvertrag; nicht von der Verlängerung betroffen war die Linie Braunschweig - Burg

² Im Gegenzug zu einer vorzeitigen Herauslösung der Linien des Dieselnetzes Ostthüringen zum Juni 2012 aus dem Großen Verkehrsvertrag

schäftsgeheimnis der in diesen Verfahren unterlegenen Bieter. Die Bekanntgabe würde damit schutzwürdige Interessen Dritter verletzen.

Die Nennung des Auftragsvolumens würde in Verbindung mit den allgemein verfügbaren Angaben über die Zugkilometer im Jahr eine Abschätzung des Zugkilometerpreises ermöglichen und damit bei künftigen Vergabeverfahren die Position des Landes schwächen. Zudem sind diese Informationen Geschäftsgeheimnisse sowohl der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch des Landes Sachsen-Anhalt und der weiteren beteiligten Aufgabenträger. Somit würden auch hier schutzwürdige Interessen Dritter verletzt.

Die berechtigten Interessen des Landes, der weiteren Aufgabenträger und der genannten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) an der Geheimhaltung dieser Informationen könnten schon angesichts ihres vergleichsweise geringen Umfangs aus den genannten Gründen auch nicht in der Weise gewahrt werden, dass diese lediglich zur Einsicht zur Verfügung gestellt werden.

2. Wurde in den Angeboten der Verträge zu 1 eine Differenzierung der Kostenkalkulation abgefragt, etwa mit Hilfe eines auszufüllenden Kostenkalkulationsblatts?

Eine detaillierte Kostenkalkulation wurde in allen Ausschreibungsverträgen sowie dem Vertrag ENORM abverlangt.

Für den sogenannten großen Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG wurde keine Kostenkalkulation offen gelegt.

Alle anderen freihändig vergebenen Leistungen wurden in bestehende Verkehrsverträge integriert und i. d. R. zu den dort vereinbarten Kostensätzen bestellt.

Welche Kennziffern und Differenzierungen wurden hier abgefragt?

Es wurden - mit Unterschieden im Einzelfall bei den einzelnen Vergaben - Angaben zu folgenden Sachverhalten erfragt:

- Fahrzeugfinanzierung,
- Fahrzeugwartung/-reinigung,
- Energiekosten,
- Personalkosten (Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter),
- Infrastrukturnebenkosten,
- Marketing/Vertrieb,
- Sonstige Kosten (u. a. Overhead),
- Wagnis-/Gewinnzuschlag,
- Infrastrukturkosten,
- Erlöse.

Wie differenziert sich das Auftragsvolumen entlang dieser Kennziffern?

Die Frage ist mehrdeutig. Sollte gemeint sein, wie sich der Vertragspreis (Auftragsvolumen) auf die Einzelpositionen (Kennziffern) aufteilt, unterliegt sie aus den zu Frage 1 ausgeführten Gründen als Geschäftsgeheimnis der Aufgabenträger.

ger und der EVU der Geheimhaltung. Im Falle ihres Bekanntwerdens wären erhebliche Nachteile für das Wohl des Landes zu befürchten. Insoweit kommt eine Bekanntgabe nicht in Betracht.

Bitte ergänzend oder, falls keine vergleichbaren Kostenkalkulationsblätter verwendet wurden, die Kosten für Fahrzeuge, Trassenentgelte und Stationsentgelte getrennt aufführen.

Die Daten zu den Kosten für Fahrzeuge, Trassenentgelte und Stationsentgelte sind aus den zu Frage 1 ausgeführten Gründen Geschäftsgeheimnisse der Aufgabenträger und der EVU. Im Falle ihres Bekanntwerdens wären erhebliche Nachteile für das Wohl des Landes zu befürchten. Insoweit kommt eine Bekanntgabe nicht in Betracht.

- 3. Welche Möglichkeiten zum Austausch und zur Koordinierung zwischen den Aufgabenträgern des SPNV, zur Standardisierung von Vergabeverfahren und zur Abstimmung von Verhandlungsstrategien aus der Mitgliedschaft der NASA in der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V. (BAG-SPNV) nutzt das Land Sachsen-Anhalt?**

Die NASA GmbH ist seit vielen Jahren Mitglied der BAG-Arbeitsgruppen und nimmt regelmäßig an den Mitgliederversammlungen der BAG teil. Es findet ein umfangreicher Erfahrungsaustausch mit anderen Aufgabenträgern in den Arbeitsgruppen statt. Die NASA GmbH wirkt intensiv an der Erarbeitung von Positionspapieren und Stellungnahmen der BAG mit.

- 4. Führt das Land vergleichende Wirtschaftlichkeitsanalysen der abgeschlossenen Verträge durch, um durch Erkenntnisse eine optimierte Ausschreibungs- und Vertragsgestaltung und damit ein möglichst großes Nahverkehrsangebot im Land bereitstellen zu können?**

Ja.

Wenn nein, warum nicht?

Frage erübrigt sich.

Wenn ja, auf der Grundlage welcher Kenngrößen vergleicht die Landesregierung die abgeschlossenen Verträge?

Aufträge für SPNV-Leistungen erteilt das Land unter Beachtung der haushaltsrechtlichen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gemäß § 18 Abs. 1 VOL/A jeweils auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot. Bei der Auswertung von SPNV-Vergabeverfahren sowie dem Monitoring laufender Verkehrsverträge werden im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsanalysen folgende Kalkulationsblöcke betrachtet:

- Fahrzeugfinanzierung,
- Fahrzeugwartung/-reinigung,
- Energiekosten,
- Personalkosten (Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter),

- Infrastrukturnebenkosten,
- Marketing/Vertrieb,
- Sonstige Kosten (u. a. Overhead),
- Wagnis-/Gewinnzuschlag,
- Infrastrukturkosten,
- Erlöse.

Im Weiteren wird die Risikoverteilung zwischen dem Auftragnehmer und dem Auftraggeber berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere die Übernahme und Bewertung von Preisentwicklungsrisiken im Bereich der Infrastruktur, der Energie, der Personalkosten, der Fahrgelderlöse und (seit Beginn der Finanzmarktkrise) auch der Fahrzeugfinanzierung durch den Auftragnehmer oder Auftraggeber über die gesamte Verkehrsvertragslaufzeit (bis zu 15 Jahre).

In die Optimierung der Vergabe- und Vertragsunterlagen fließen sowohl die Erfahrungen, die im Rahmen der Verkehrsvertragsabwicklung als auch Erkenntnisse, die im Rahmen von Vergabeverfahren aus gestellten Rückfragen und Rügen gewonnen wurden, ein.

Des Weiteren erfolgt eine intensive Marktbeobachtung. Diese ist einerseits durch den Erfahrungsaustausch mit anderen SPNV-Aufgabenträgern unter anderem in der Bundesarbeitsgemeinschaft der SPNV-Aufgabenträger gewährleistet, andererseits während der Phasen zwischen den Vergabeverfahren durch Gespräche mit den am Markt aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeugvermietern, im Bereich der Fahrzeugfinanzierung aktiver Banken und Fahrzeugherstellern. Die so vorhandene Marktkennntnis fließt einerseits in die Gestaltung der Vergabeunterlagen ein und liefert andererseits Hinweise für die geeignete Durchführung des Vergabeverfahrens.

Bitte ggf. Auflistung dieser Kenngrößen für die unter 1 genannten Verträge.

Die Daten sind aus den zu Frage 1 ausgeführten Gründen Geschäftsgeheimnisse der Aufgabenträger und der EVU. Im Falle ihres Bekanntwerdens wären erhebliche Nachteile für das Wohl des Landes zu befürchten. Insoweit kommt eine Bekanntgabe nicht in Betracht.

5. Welche juristische Person hat die unter 1 genannten Verträge im Namen des Landes Sachsen-Anhalt abgeschlossen und welche natürliche Person hat sie in welcher Funktion jeweils unterzeichnet?

Vertrag	Unterzeichner der Verträge
Großer Verkehrsvertrag	Prof. Dr. Wolfgang Böhmer - Ministerpräsident LSA Dr. Karl-Heinz Daehre - Minister für Bau und Verkehr
Nordharznetz	Dr. Rudolf Menke - Geschäftsführer der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
HBX	Dr. Rudolf Menke - Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH bzw. Klaus Rüdiger Malter - Geschäftsführer der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
Altmark-Börde-Anhalt	Dr. Hans-Joachim Gottschalk - Staatssekretär - Ministerium für Bau und Verkehr Dr. Rudolf Menke - Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

Vertrag	Unterzeichner der Verträge
Sachsen-Anhalt-Süd	Dr. Hans-Joachim Gottschalk - Staatssekretär - Ministerium für Bau und Verkehr Dr. Rudolf Menke - Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
Klostermansfeld – Wippra	Dr. Rudolf Menke - Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
Verlängerung Leistungen E-Netz Nord	Dr. Hans-Joachim Gottschalk – Staatssekretär – Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
Verlängerung RE 10 Magdeburg – Erfurt	Klaus Rüdiger Malter - Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
Einzelfahrten Strecke Bitterfeld – Leipzig	Klaus Rüdiger Malter - Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
Stadtbahn Berlin	André Schröder – Staatssekretär – Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
Mitteldeutsches S-Bahn-Netz	Dr. Karl-Heinz Daehre - Minister für Landesentwicklung und Verkehr
Dieselnetz Ostthüringen	Peter Panitz – Handlungsbevollmächtigter Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH mit Vollmacht von Klaus Rüdiger Malter - Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
Elektronetz Nord	Thomas Webel - Minister für Landesentwicklung und Verkehr Klaus Rüdiger Malter - Geschäftsführer Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

6. Hat das Land Eisenbahnverkehrsunternehmen seit dem Jahr 2002 Zuschüsse zur Fahrzeugbeschaffung gewährt?

Nein.

Falls ja, welchen Unternehmen, zu welchen Zeitpunkten, mit welcher Zweckbestimmung, für welche Strecken, mit welcher Anzahl Fahrzeuge und in welcher finanziellen Höhe?

Frage erübrigt sich.

7. Wurden zusätzlich zu den unter 1 und 6 genannten Verträgen seit 2002 weitere vertragliche Vereinbarungen mit Beförderungsunternehmen zum Schienenpersonenverkehr in Sachsen-Anhalt abgeschlossen? Wenn ja, bitte um Auflistung des Inhalts dieser Vereinbarungen in Anlehnung an Punkt 1 und 4 sowie der Unterzeichnung in Anlehnung an Punkt 5.

Im genannten Zeitraum wurden einige Verträge zum Thema Kundenbetreuer, Förderverträge in Verbindung mit Verbundgründungen sowie Vergleichsverträge aus dem Vollzug von Verkehrsverträgen abgeschlossen.

Von einer konkreten Aufzählung wird abgesehen, da es sich um Vertragsgeheimnisse handelt.

- 8. Welche Beschäftigten der Nahverkehrsservicegesellschaft Sachsen-Anhalt GmbH und der im Verkehrsministerium mit Nahverkehrsverträgen befassten Beschäftigten üben oder übten seit 2002 anzeigepflichtige Nebentätigkeiten aus? Welche sind dies und auf welchem Zeitraum beziehen sich die Anzeigen und - soweit erteilt - die Genehmigungen?**

Es wird zu den Beschäftigten keine Auskunft erteilt. Bei der Abwägung zwischen dem verfassungsrechtlich geschützten Informationsinteresse des Abgeordneten und dem ebenfalls verfassungsrechtlich geschützten Geheimhaltungsinteresse der Mitarbeiter an Personalakteninhalten ist bei Abwägung der widerstreitenden Interessen dem letzterem, also dem Datenschutz, der Vorzug einzuräumen. Dies gilt umso mehr, als aus der Fragestellung nicht deutlich wird, welchem konkreten Informationsziel die Fragestellung dienen soll.

- 9. Wann und welche Veränderungen gab es bei der Nahverkehrsservicegesellschaft Sachsen-Anhalt hinsichtlich der mit der Vergabe von Beförderungsleistungen befassten Beschäftigten? Aus welchem Grund erfolgten diese Veränderungen? Gab es seit dem Jahr 2002 Wechsel von Landesbeschäftigten von und zur NASA? Falls ja, wann und von welchen aufnehmenden bzw. abgebenden Dienststellen? Gab es seit dem Jahr 2002 Kündigungen von Beschäftigten der NASA durch die Beschäftigten selbst und falls ja, wann und von welchen Beschäftigten?**

Siehe Antwort zu Frage 8.

- 10. Erachtet die Landesregierung wettbewerbliche Vergaben im Hinblick auf Qualitätsverbesserungen, Beschäftigungswirkung und Haushaltseinsparungen als erfolgreich?**

Bislang ja für Qualitätsverbesserungen und Haushaltseinsparungen. Für Beschäftigungswirkungen liegen diesbezüglich keine Erkenntnisse vor.

- 11. Die Wettbewerberreports Eisenbahn werden von der BAG SPNV unterstützt, in der die Landesregierung über die Nahverkehrsservicegesellschaft Mitglied ist. Hält die Landesregierung die dort wiedergegebenen Ergebnisse zu umfassenden Einsparungen und Qualitätsverbesserungen durch Ausschreibungen für ausreichend belegt? Wenn nein, welche Zweifel hat die Landesregierung an dem kostensenkenden und qualitätsverbessernden Potential von wettbewerblichen Ausschreibungen?**

Die Darstellung in den Wettbewerber-Reports Eisenbahn zu umfassenden Einsparungen und Qualitätsverbesserungen durch Ausschreibungen entspricht der Erfahrung im Land Sachsen-Anhalt und ist für viele Vergabeverfahren der Jahre 1996 bis 2008 belegt.

Allerdings weist der Wettbewerber-Report zutreffend darauf hin, dass sich die Aufnahmefähigkeit des SPNV-Marktes bereits jetzt am Limit bewegt und auch die Begrenzung der zur Verfügung stehenden Kapazität der Fahrzeugindustrie markthemmend wirkt [Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/11 S. 78]. Es ist davon auszugehen, dass sich die Zahl der Anbieter im Fahrzeugmarkt kurzfristig trotz des Interesses ausländischer Anbieter für den deutschen Markt nicht wesentlich erhöhen wird, da sich diese mit dem bestehenden Regel- und Normen-

werk vertraut machen müssen und daher zunächst nicht im größeren Umfang anbieten werden.

Das Land Sachsen-Anhalt hat die eigenen und weitere wettbewerbliche Vergabeverfahren der vergangenen Jahre umfassend analysiert und daraus eine Vergabestrategie für die kommenden Jahre entwickelt. Diese beinhaltet das Ziel, Leistungen in der Regel im Wettbewerb zu vergeben und die Rahmenbedingungen dabei so zu setzen, dass die Wettbewerbsvergaben für eine größere Zahl von Bietern attraktiv sind, so dass der mit einem Wettbewerb verbundene Aufwand Qualitätsverbesserungen und Einsparungen ermöglicht.

Dabei werden Anforderungen bei mehreren Vergabeverfahren (auch Verfahren, an denen das Land nicht beteiligt ist) zur Ermöglichung von Synergien bei Bietern und Fahrzeugindustrie abgestimmt.

Wo solche Synergien aufgrund der Rahmenbedingungen (zum Beispiel Infrastruktur) nicht erreichbar sind, erfolgt eine gezielte Marktbeobachtung, um in geeigneter Weise finanziell und qualitativ günstige Vertragsabschlüsse zu realisieren. Angesichts der eingangs dargestellten Marktsituation ist das vorteilhafteste Ergebnis oft aber nicht in jedem Fall durch ein Ausschreibungsverfahren erreichbar.

12. Strebt das Land mittel- und langfristig eine Umverteilung der Marktanteile zugunsten kleinerer Beförderungsunternehmen an (Wettbewerbsquote)? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welche? Bitte Angaben soweit möglich quantifizieren und gemessen an der Zahl der Verträge, der Zahl der Zugkilometer und bezogen auf das Auftragsvolumen in EURO angeben.

Der Begriff „kleinerer Beförderungsunternehmen“ ist hier nicht bekannt. Sollten damit mittelständische Unternehmen (bis 1 000 Beschäftigte, bis etwa 250 Millionen € Jahresumsatz) gemeint sein, so ist im Vergaberecht bereits eine Privilegierung dieser Firmengröße abgebildet. Die entsprechenden Vorschriften werden vom Land beachtet.

Die Landesregierung strebt mehr Qualität zu günstigen Preisen an, wobei letztere nicht zu Lasten der bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen beschäftigten Mitarbeiter erzielt werden sollen. Im Hinblick auf die erheblichen Auftragsumfänge der zu vergebenden SPNV-Leistungen und die langen Verkehrsvertragslaufzeiten von bis zu 15 Jahren legt die Landesregierung im besonderem Maße Wert darauf, dass die Auftragnehmer die für die Erfüllung der vertraglichen Pflichten erforderliche fachliche und finanzielle Leistungsfähigkeit sowie Zuverlässigkeit besitzen, d. h. potente und erfahrene Unternehmen sind. Die „Wettbewerbsquote“ bezieht sich im Übrigen auf das Verhältnis zwischen im Wettbewerb vergebenen Leistungen zum Gesamtleistungsumfang und setzt nicht zwingend eine Verschiebung von Marktanteilen voraus.