

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Henner Schmidt (FDP)**

vom 27. Juni 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Juni 2017)

zum Thema:

Faire und diskriminierungsfreie Vergabeverfahren für die S-Bahn-Leistungen?

und **Antwort** vom 10. Juli 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Juli 2017)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/11680
vom 27. Juni 2017
über Faire und diskriminierungsfreie Vergabeverfahren für die S-Bahn-Leistungen?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Der Senat hat die S-Bahn-Leistungen für das Teilnetz Ring/ Südost in einem Interimsvertrag bis 2023 vergeben. Für die Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn laufen Interimsvertragsverhandlungen. Wettbewerbsverträge sollen hier im zweiten Halbjahr 2017 ausgeschrieben werden (siehe Protokoll des Ausschusses UmVerk vom 02.03.2017).

Frage 1:

Hat der Senat für die Vergabekonzeption der Wettbewerbsverträge der drei Teilnetze jeweils fachlichen Input des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) erhalten, der bekanntermaßen über einen breiten Erfahrungsschatz in der Ausschreibung von Verkehrsleistungen verfügt?

Frage 2:

Hat der VBB Vorschläge unterbreitet, die nicht in die Vergabekonzeption der Wettbewerbsverträge der drei Teilnetze eingeflossen sind? Wenn ja, welche Vorschläge waren dies und warum wurden sie nicht in der Vergabekonzeption berücksichtigt?

Antwort zu 1. und 2.:

Die Länder Berlin und Brandenburg haben den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) mit der Koordination aller Vergabeverfahren im Schienenpersonennahverkehr beauftragt, das umfasst auch die Vergabe von Leistungen der Berliner S-Bahn. Der VBB ist als Vergabebüro für diese Verfahren tätig und bringt seine Erfahrung in die regelmäßigen fachlichen Abstimmungsrunden mit den Ländern ein. In diesen fachlichen Abstimmungsrunden wurde erörtert, welche Modelle für die Anschlussvergabe in Betracht kommen, Vor- und Nachteile unter Beteiligung aller Akteure analysiert. Im Ergebnis fiel das Votum der Länder einvernehmlich für die jetzt gewählte Vergabekonzeption aus.

Frage 3:

Der Senat hat entschieden, dass bei den wettbewerblichen Vergaben der Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd auch Gebraucht- bzw. Altfahrzeuge zugelassen sind, obwohl dies einen Wettbewerbsvorteil für den derzeitigen Betreiber, die S-Bahn Berlin GmbH bedeutet. Er begründet dies damit, dass die Laufzeit der Verträge aus finanziellen Gründen auf den Zeitraum begrenzt wurde, in dem nach bisheriger Analyse der Gebrauchtfahrzeuge noch eine technisch wirtschaftliche Einsetzbarkeit gewährleistet ist (siehe Antwort zur Schriftlichen Anfrage 18/10 760).

Wird der Senat zumindest für die weiteren wettbewerblichen Vergaben Ansätze entwickeln, die eine fairere Vergabe im Wettbewerb ermöglichen, um die dauerhafte Festschreibung eines Wettbewerbsvorteils des bisherigen Betreibers zu verhindern, der dadurch entsteht, dass bei jeder folgenden Vergabe der aktuelle Betreiber Fahrzeuge unterschiedlichen Alters einsetzt und damit immer in die Lage versetzt wird, billigere Altfahrzeuge anbieten zu können gegenüber einem neuen Betreiber, der alle Fahrzeuge komplett neu anschaffen müsste?

Antwort zu 3.:

Die Vergabekonzeption der Länder zielt darauf, mit einem klaren Schnitt nach Auslaufen der o.g. Wettbewerbsverträge mit Gebrauchtfahrzeugzulassung die daran anschließenden Verfahren so zu gestalten, dass dort zwingend Neufahrzeuge zum Einsatz kommen. Vorteile für Eigentümer von Altfahrzeugen bestehen dann nicht. Die Länder werden sich noch in diesem Jahr entscheiden, welche Form der Neufahrzeugbeschaffung für diese Verfahren zum Tragen kommen soll und werden dabei auch die in der Frage genannten Gesichtspunkte berücksichtigen.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat das bisher gewählte Vorgehen im Hinblick auf eine mögliche beihilferechtliche Relevanz?

Antwort zu 4.:

Die Länder haben die Vergabeverfahren im Einklang mit den Vorgaben des einschlägigen EU-Rechts, der Verordnung (VO) 1370/2007 ausgestaltet.

Frage 5:

Hat sich der Landesrechnungshof mit der Vergabe des Teilnetzes Ring befasst? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 5.:

Der Landesrechnungshof hat sich mit der o.g. Vergabe des Teilnetzes Ring/Südost nicht befasst.

Frage 6:

6. Hat der Senat folgende Ansätze zu einer faireren wettbewerblichen Vergabe in Bezug auf den Einsatz von Altfahrzeugen betrachtet und wie bewertet er diese jeweils?

- a) Einsatz der Altfahrzeuge konzentriert nur auf einzelnen Netzabschnitten und Vorgabe von Neufahrzeugen auf den anderen Netzabschnitten?
- b) Einführung von Abschlägen bei den Zuschüssen im Falle des Einsatzes von Altfahrzeugen statt Neufahrzeugen, um den wirtschaftlichen Vorteil des Einsatzes gebrauchter Fahrzeuge stärker zugunsten des Landes Berlin abzuschöpfen?
- c) Vorgabe zeitgemäßer Nutzeranforderungen (wie z.B. Angebot von Fahrradstellplätzen und Rollstuhlstellplätzen, Licht- und Raumprofile, W-LAN-Angebot), um zumindest eine Nachrüstung von Altfahrzeugen auf zeitgemäße Standards zu gewährleisten?
- d) Festlegung von Vergabezeiträumen, die den technischen Nutzungszeiträumen von Fahrzeugen besser entsprechen?
- e) Verpflichtung der Betreiber (bei neu zu schließenden Verträgen), gebrauchte Fahrzeuge nach Ablauf des Vertrages dem nächsten Betreiber, also auch Wettbewerbern zur Verfügung zu stellen?
- f) Anschaffung der Fahrzeuge durch das Land Berlin zur Überlassung an den jeweiligen Betreiber?

Antwort zu 6. a):

Für das Teilnetz Ring und Südost der Berliner S-Bahn wurde im Rahmen von Wettbewerbsverfahren die Beschaffung von Neufahrzeugen ausgeschrieben. Die Fahrzeuge der Altbaureihen 480 und 485 werden durch diese Neufahrzeuge, welche schrittweise ab 2021 bis 2023 im Teilnetz Ring und Südost zum Einsatz kommen, ersetzt.

Bei Reduzierung des zugelassenen Einsatzbereiches der Bestandsfahrzeuge der Baureihe 481/482 in den Vergabeunterlagen des Verfahrens zur wettbewerblichen Vergabe der Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd auf nur eines der Teilnetze dürften Bestandsfahrzeuge der Baureihe 481/482 in einem erheblichen Umfang vor dem Ende ihrer technischen Einsatzdauer nicht mehr im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden. Dies würde ohne Not die Möglichkeit der Länder einschränken, im Rahmen der wirtschaftlich-technischen Einsatzzeit vorhandener Gebrauchtfahrzeuge möglichst umfassend Angebote zuzulassen, bei denen der Zuschussbedarf nicht durch hohe Neufahrzeugfinanzierungskosten in die Höhe getrieben wird.

Antwort zu 6. b):

Die Länder werden in dem anstehenden wettbewerblichen Vergabeverfahren Standards vorgeben, die eine angemessene Qualität der Fahrzeuge für die Fahrgäste gewährleisten. Die Arbeiten an der entsprechenden Vertragskonzeption einschließlich der Zuschussregelungen sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

Antwort zu 6. c):

Es wird auf die Beantwortung der Fragen 3 und 4 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/11679 verwiesen.

Antwort zu 6. d):

Dieser Gesichtspunkt wird von den Ländern bei allen Vergabeverfahren berücksichtigt. Die übliche technisch-wirtschaftliche Einsatzdauer von Eisenbahnfahrzeugen liegt bei 30 Jahren. Vergaberechtlich ist jedoch der Abschluss eines Verkehrsvertrages über einen so langen Zeitraum unzulässig. Die Länder hatten daher bei der Wettbewerbsvergabe des Teilnetzes Ring und Südost ursprünglich ein Vergabekonzept umgesetzt, bei dem eine Fahrzeugbereitstellungsverpflichtung von 30 Jahren mit einer Betriebspflicht für nur 15 Jahre kombiniert war, um diesem Anliegen der Passfähigkeit von Vertragslaufzeit und technischem Nutzungszeitraum Rechnung zu tragen. Diese Konzeption ist rechtlich angegriffen worden und ihre Zulässigkeit hätte nach Einschätzung des Berliner Kammergerichts durch Vorlage an den EuGH überprüft werden müssen. Daher sieht der aktuelle Wettbewerbsvertrag für den Betrieb auf dem Teilnetz Ring und Südost die übliche Laufzeit von nur 15 Jahren sowie eine Verpflichtung zur Fahrzeugübergabe an den im Wettbewerb zu ermittelnden Folgebetreiber vor.

Antwort zu 6. e) und f):

Die Länder werden im Rahmen des unter 3. benannten Abstimmungsprozesses entscheiden, welche Konzeption hinsichtlich der Beschaffung von Neufahrzeugen zum Tragen kommen soll und dabei auch Fahrzeugpoolmodelle einbeziehen.

Berlin, den 10.07.2017

In Vertretung

Stefan Tidow

.....

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz