

“Erst denken, dann handeln”

SNPV: Bahn AG “schoss sich ins eigene Knie”

(BS/Franz Drey) Bei der Ausschreibung von Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gibt es zwei Themenfelder, die gut durchdacht sein wollen: Wie hält man es mit den Fahrzeugen? Und: Soll die Beschaffung wettbewerblich stattfinden? Bei der Ausschreibung des S-Bahn-Betriebs in Hamburg geschah letzteres faktisch nicht. Es gab keine streckenweise Aufteilung in Teillöse.

Sie hätte den Fahrgästen immer wieder Gelegenheit gegeben, die verschiedenen Betreiber zu vergleichen und durch diesen Ansporn für mehr Nutzungsqualität gesorgt, den eigentlichen Endzweck wettbewerblicher Beschaffung. In Berlin und Brandenburg hatte man demgegenüber einzelne Strecken getrennt ausgeschrieben. Es besteht allerdings die Gefahr, dass es beim Monopolcharakter des S-Bahn-Angebotes bleibt.

Das Kammergericht überlegt, die komplizierte Ausschreibung, die sich noch im Stadium des Teilnahmewettbewerbs befindet, den Richtern in Luxemburg zur Prüfung vorzulegen.

Als Reaktion fordern SPD und Linke, das S-Bahn-Netz per Direktvergabe den stadteigenen Berliner Verkehrsbetrieben

(BVG) zuzuschlagen. Die BVG könnte dann ohne wettbewerblichen Druck, nur auf freiwilliger Basis, das katastrophal niedrige Qualitätsniveau des S-Bahn-Angebotes der Bundeshauptstadt auf ein höheres Niveau bringen, finanziert durch Zuwendungen aus dem Haushalt und Fahrpreiserhöhungen.

Die Wagon-Frage war es, die das Vergabeverfahren zum Stolpern brachte. Den Richtern ist noch nicht klar, ob die Bedingung, die den Umgang mit den Fahrzeugen vorsieht, zulässig ist. Der Verkehrssenator hatte nämlich mit Blick auf wirtschaftlich nachhaltige Lebenszykluskosten festgelegt, dass der bezuschlagte Bieter auch über die Zeit hinaus, für die er den Zuschlag erhält, den Schienenfuhrpark warten und instand-

halten soll. Natürlich gegen adäquate Bezahlung. Dann brauchen neue Bieter sich keine neuen Wagen anzuschaffen.

Betrieb und Fahrzeuge

Dies ist ein anderes Wagon-Nutzungsmodell als das des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr. Dort bleiben die Wagons und damit auch die damit verbundenen Risiken in der Hand des öffentlichen Auftraggebers. Bei beiden Modellen wäre es möglich, Wartung und Bereitstellung an eine private Firma auszulagern. Je nach dem, was sich für die Gesamtkosten ergibt. Das Berliner Gericht entscheidet erst noch, ob es den EuGH um Rat fragt. Dadurch würde sich der Ersatz des maroden, von der S-Bahn-Mutter Deutsche Bahn schändlich vernachlässigten Wagenmaterials noch weiter nach hinten verschieben. Nach Ansicht des Verbandes der Wettbewerber der Deutschen Bahn, Mofair, war der entscheidende Ausschreibungsfehler, dass die Beschaffung der Fahrzeuge und die des Fahrbetriebs nicht getrennt voneinander vorgenommen wurden.

Bahn AG und Geeignetheit

Es hätten zwei eigenständige Strategien für die Ausschreibung des Betriebs und die Fahrzeuge entwickelt werden müssen, die aufeinander abgestimmt worden wären. Stattdessen hatte jeder Bieter, mit Ausnahme der Deutschen Bahn, die Fahrzeugfrage als “Klotz am Bein”, sodass sich kein richtiger Wettbewerb ergeben kann. “Bei den Fahrzeugen über einen langen Zeitraum zu kalkulieren, ist richtig”, so Mofair-Sprecher Engelbert Recker. “Aber das funktioniert nur, wenn es unabhängig von den einzelnen Ausschreibungen geschieht.”

Wenn die S-Bahn wirklich an die BVG gehen sollte, ist dies Aktionsfeld für die Deutsche Bahn verloren. Diese Möglichkeit hat sie sich jedoch selber zuzuschreiben, da sie gegen das Vergabeverfahren gerichtlich vorgeht und dadurch die öffentliche Diskussion und das Suchen nach Alternativen erst richtig in Gang setzte. Sie schoss sich sozusagen ins eigene Knie.

Leistungsqualität

Außerdem könnten die Auftraggeber Berlin und Brandenburg die weltweit engagierte Deutsche Bahn AG jederzeit wegen ihrer sattsam bekannten unzumutbaren Leistungsqualität mangels Geeignetheit von jedem Vergabeverfahren ausschließen. “Für alle Großprojekte gilt: erst denken, dann handeln”, kommentiert die Düsseldorfer Rechtsanwältin Ute Jasper die berlin-brandenburgische S-Bahn-Ausschreibung. Und zwar denken, bis es weh tut. Man müsse alle Kritikpunkte und Risikoszenarien, soweit möglich, vor Verfahrensbeginn durchspielen und ausräumen. Und sich im Zweifel für klare und einfache Verfahrensregeln und Vertragsstrukturen entscheiden.

Einfache Vertragsstrukturen

Das Wettbewerbsmodell des Verkehrsverbundes Rhein Ruhr sei ein Beispiel für ein solches innovatives und zugleich ausgereiftes Modell, das inzwischen zu großen Erfolgen geführt habe. “Jedes klare, möglichst einfache Verfahren, das Wettbewerb sichert und die Lebenszykluskosten optimiert, wäre sinnvoll”, so Jasper.