



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Peter Meyer FREIE WÄHLER**
vom 12.02.2015

Vergabe S-Bahnnetz Nürnberg

Die Vergabe des S-Bahnnetzes Nürnberg hat in der Öffentlichkeit viel Aufsehen erregt. In den öffentlich zugänglichen Medien (Presse, Soziale Netze, Internetforen) ist davon die Rede, dass das Angebot von National Express Rail um 200 Mio. € (auf die Laufzeit des Vertrages bezogen) günstiger als das Angebot von DB Regio gewesen sei.

Ich frage die Staatsregierung:

1. **Angebotsvielfalt**
Wie viele Angebote wurden auf die Ausschreibung hin abgegeben und um welchen Betrag liegen die Angebote jeweils auseinander?
2. **Tarifbindung**
Inwieweit war Tarifbindung der Bieter Gegenstand einer Ausschreibungsbedingung oder warum wurde darauf verzichtet?
3. **Wirtschaftlichstes Angebot**
 - a) War das Angebot von National Express Rail nicht nur das wirtschaftlichste sondern tatsächlich auch das des geringsten Entgelts?
 - b) Trifft es zu und wurde dies bei der Wirtschaftlichkeitsbeurteilung mit einbezogen, dass der berücksichtigte Bieter – wie in den öffentlichen Medien zu vernehmen ist – keinem gültigen Tarifvertrag unterliegt; inwieweit ist dies gegenüber anderen Angeboten von tarifgebundenen Unternehmen bei der Beurteilung des wirtschaftlichsten Angebots zu gewichten?
 - c) Inwieweit liegen überhaupt vergleichbare Ausschreibungsbedingungen vor, wenn ein Angebot ohne Tarifbindung Angeboten von tarifgebundenen Unternehmen völlig gleichwertig gegenübersteht?
4. **Allgemeinverbindlichkeitserklärung**
Sind die Voraussetzungen für eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung erfüllt und beabsichtigt die Staatsregierung vor dem Hintergrund, dass Angebote von nicht tarifgebundenen Unternehmen regelmäßig günstiger sein dürften als diejenigen von tarifgebundenen Unternehmen, gegebenenfalls die Allgemeinverbindlichkeitserklärung eines vorhandenen Tarifvertrags für Eisenbahnpersonal?
5. **Personal**
 - a) Ist bei dem Ergebnis des wirtschaftlichsten Ergebnisses berücksichtigt, ob der berücksichtigte Bieter das notwendige Personal hauptsächlich aus dem vorhan-

denen Personal des bisherigen Betreibers übernehmen kann und wird?

- b) Wie beurteilt die Staatsregierung die Möglichkeit, dass der berücksichtigte Bieter sich das notwendige Personal größtenteils auf Kosten von öffentlichen Kassen (Bundesagentur für Arbeit, Job-Center o. a.) in Kurzausbildung finanzieren lässt?
6. **Vorlaufzeit für Betreiberwechsel**
- a) Welche Vorkehrungen trifft die BEG, um den reibungslosen Betreiberwechsel bereits 2018 zu gewährleisten?
 - b) Ist sichergestellt, dass bis zum Vertragsbeginn die neu auszuliefernden Fahrzeuge tatsächlich betriebsbereit, sachmangelfrei und für den Eisenbahnbetrieb zugelassen zur Verfügung stehen?
 - c) Aufgrund der Erfahrungen mit Betreiberwechseln in der Bundesrepublik Deutschland innerhalb der letzten Jahre: Spielt das Betriebskonzept und der Nachweis eines sicheren Betreiberwechsels eine Rolle bei der Gewichtung des wirtschaftlichsten/annehmbaren Angebotes?
7. **Bezuschussung von Fahrzeugen**
Wurde die Beschaffung der zum jetzigen Zeitpunkt im Einsatz befindlichen Neufahrzeuge direkt oder indirekt aus öffentlichen Kassen bezuschusst und besteht die Möglichkeit, dass die nunmehr erneut zu beschaffenden Fahrzeuge direkt oder indirekt aus öffentlichen Kassen bezuschusst werden?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 23.03.2015

1. **Angebotsvielfalt**
Wie viele Angebote wurden auf die Ausschreibung hin abgegeben und um welchen Betrag liegen die Angebote jeweils auseinander?

Zu der Anzahl der abgegebenen Angebote sowie zu den jeweiligen Preisdifferenzen dürfen aus vergaberechtlichen Gründen keine Angaben gemacht werden.

2. **Tarifbindung**
Inwieweit war Tarifbindung der Bieter Gegenstand einer Ausschreibungsbedingung oder warum wurde darauf verzichtet?

Tarifbindung der Bieter war nicht Gegenstand einer Ausschreibungsbedingung. Vorgaben im Hinblick auf Tarifverträge waren nach Auffassung der Staatsregierung nicht erforderlich. Es ist vielmehr Aufgabe der Tarifvertragsparteien, jeweils geeignete Vereinbarungen zu treffen. Angesichts

des gerade im Eisenbahnbereich ausgeglichenen Kräfteverhältnisses zwischen Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite besteht keine Veranlassung, seitens des Staates oder des Aufgabenträgers die verfassungsmäßig geschützte Tarifautonomie einzuschränken.

3. Wirtschaftlichstes Angebot

- a) **War das Angebot von National Express Rail nicht nur das wirtschaftlichste, sondern tatsächlich auch das des geringsten Entgelts?**

Hierzu dürfen aus vergaberechtlichen Gründen keine Angaben gemacht werden.

- b) **Trifft es zu und wurde dies bei der Wirtschaftlichkeitsbeurteilung mit einbezogen, dass der berücksichtigte Bieter – wie in den öffentlichen Medien zu vernehmen ist – keinem gültigen Tarifvertrag unterliegt; inwieweit ist dies gegenüber anderen Angeboten von tarifgebundenen Unternehmen bei der Beurteilung des wirtschaftlichsten Angebots zu gewichten?**

- c) **Inwieweit liegen überhaupt vergleichbare Ausschreibungsbedingungen vor, wenn ein Angebot ohne Tarifbindung Angeboten von tarifgebundenen Unternehmen völlig gleichwertig gegenübersteht?**

Die Fragen 3b und 3c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Wie bereits in der Antwort zu Frage 2 dargestellt, waren Vorgaben zu Tarifverträgen und Tarifbindung kein Bestandteil dieses Vergabeverfahrens. Unabhängig davon wenden alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bisher im Auftrag des Freistaats in Bayern unterwegs sind, die gängigen Eisenbahntarifverträge an. Der Abschluss von Tarifverträgen ist Teil der Tarifautonomie: Hinsichtlich Lohn- und Sozialstandards sind in erster Linie die Sozialpartner gefordert, angemessene Regelungen für die Bezahlung und die Arbeitsbedingungen zu finden. Gerade auch angesichts des Fachkräftemangels und der guten Arbeitsmarktlage in Bayern geht die Staatsregierung davon aus, dass neue Betreiber nicht unter Tarifniveau zahlen werden. Ein Indiz dafür ist auch, dass National Express Rail laut eigenen Angaben bereits Gespräche mit Gewerkschaften zu tarifvertraglichen Regelungen führt.

4. Allgemeinverbindlichkeitserklärung

Sind die Voraussetzungen für eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung erfüllt und beabsichtigt die Staatsregierung vor dem Hintergrund, dass Angebote von nicht tarifgebundenen Unternehmen regelmäßig günstiger sein dürften als diejenigen von tarifgebundenen Unternehmen, gegebenenfalls die Allgemeinverbindlichkeitserklärung eines vorhandenen Tarifvertrags für Eisenbahnpersonal?

Die Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen erfolgt durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales auf Antrag einer Tarifvertragspartei. Die Bayerische Staatsregierung ist in ein solches Verfahren nicht involviert.

5. Personal

- a) **Ist bei dem Ergebnis des wirtschaftlichsten Ergebnisses berücksichtigt, ob der berücksichtigte Bieter das notwendige Personal hauptsächlich aus dem vorhandenen Personal des bisherigen Betreibers übernehmen kann und wird?**

Nein, dies wurde nicht berücksichtigt. Die Auswertung der eingegangenen Angebote erfolgt etwa vier Jahre vor der Betriebsaufnahme, sodass hinsichtlich des Personals aufgrund des langen Zeitraums bis zur Betriebsaufnahme noch keine konkrete Personalbeschaffung eingeleitet wurde.

- b) **Wie beurteilt die Staatsregierung die Möglichkeit, dass der berücksichtigte Bieter sich das notwendige Personal größtenteils auf Kosten von öffentlichen Kassen (Bundesagentur für Arbeit, Job-Center o. a.) in Kurzausbildung finanzieren lässt?**

Es ist üblich, dass Bieter zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe keine Angaben darüber machen, wie entsprechendes Personal gewonnen und qualifiziert werden soll. Aus dem in der Antwort zu Frage 5a genannten Grund wird dies auch seitens der Vergabestelle nicht verlangt. Eine Qualifizierung des Personals über anerkannte Jobprogramme ist aus Sicht der Staatsregierung legitim. Jobprogramme bieten Arbeitslosen konkrete Perspektiven und sind daher geeignete Instrumente der Arbeitsmarktpolitik. Die Agentur für Arbeit unternimmt, übrigens nicht nur im Eisenbahnsektor, große Anstrengungen, um Erwerbslose wieder in Beschäftigung zu bringen, und bietet selbst die Ausbildung zum Eisenbahnfahrzeugführer für den Arbeitsmarkt an. Arbeitslose, die diese Ausbildung durchlaufen und fachlich sowie persönlich geeignet sind, haben gute Chancen, wieder ins Erwerbsleben zurückzukehren.

6. Vorlaufzeit für Betreiberwechsel

- a) **Welche Vorkehrungen trifft die BEG, um den reibungslosen Betreiberwechsel bereits 2018 zu gewährleisten?**

Die BEG hat Vorkehrungen getroffen, um die Vorbereitungen zur Betriebsaufnahme zu begleiten und erforderlichenfalls Ersatzkonzepte rechtzeitig umzusetzen:

- umfangreiche Nachweis- und Berichtspflichten,
- Zeitplan mit konkreten Maßnahmeschritten und Meilensteinen bis zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme,
- für die Inbetriebnahme-Phase eigens gegründete Controllinggruppe bestehend aus Vertretern des Verkehrsunternehmens und der BEG, die den Zeitplan überwacht und aus den Nachweisen und Berichten des Verkehrsunternehmens die nötigen Konsequenzen zieht,
- vertragliche Sanktionsmöglichkeiten.

- b) **Ist sichergestellt, dass bis zum Vertragsbeginn die neu auszuliefernden Fahrzeuge tatsächlich betriebsbereit, sachmangelfrei und für den Eisenbahnbetrieb zugelassen zur Verfügung stehen?**

Die Behauptung sicherstellen zu können, dass die neu auszuliefernden Fahrzeuge tatsächlich betriebsbereit, sachmangelfrei und für den Eisenbahnbetrieb zugelassen zur Verfügung stehen, wäre unseriös. Verzögerungen bei Lieferung und Zulassung von Fahrzeugen traten in der Vergangenheit bei allen Herstellern und Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichermaßen auf. In letzter Zeit ist aufgrund der zwischenzeitlich gewonnenen Erfahrung ein Rückgang dieser Probleme zu beobachten. Neue Regularien zur Zulassung von Fahrzeugen, die auf Veranlassung des Bundesministers für Verkehr in einem Handbuch zusammengefasst sind, sollten zu einer weiteren Stabilisierung des Zulassungsverfahrens beitragen.

c) Aufgrund der Erfahrungen mit Betreiberwechseln in der Bundesrepublik Deutschland innerhalb der letzten Jahre: Spielt das Betriebskonzept und der Nachweis eines sicheren Betreiberwechsels eine Rolle bei der Gewichtung des wirtschaftlichsten/annehmbarsten Angebotes?

Die mit den Angeboten vorgelegten Betriebskonzepte werden in jedem Fall auf fachliche Richtigkeit geprüft. Das Betriebskonzept wird allerdings in weiten Teilen bereits in den Vergabeunterlagen vom Aufgabenträger festgelegt, so beispielsweise Strecken, Halte, Betriebsstufen und Fahrplanlagen. Darüber hinausgehende Bestandteile des Betriebskonzepts, wie etwa Fahrzeugkonfiguration und Sitzplatzangebot, können durch verschiedene Unterkriterien einer Wertung unterzogen und über Abzugsbeträge berücksichtigt werden.

Da der Nachweis eines sicheren Betreiberwechsels mehrere Jahre vor der Betriebsaufnahme nicht belastbar geführt werden kann, kann er schon aus vergaberechtlichen Gründen keine Rolle bei der Gewichtung der Angebote spielen.

Auch ist zu berücksichtigen, dass sowohl Altbetreiber als auch Folgebetreiber dazu angehalten sind, an einem sicheren und reibungslosen Übergang mitzuwirken. So ist der Gewinner einer Ausschreibung vertraglich dazu verpflichtet, zur Gewährleistung eines reibungslosen Betriebsübergangs zur Betriebsaufnahme mit dem vorherigen und zum Vertragsende mit dem nachfolgenden Betreiber konstruktiv zusammenzuarbeiten.

7. Bezuschussung von Fahrzeugen

Wurde die Beschaffung der zum jetzigen Zeitpunkt im Einsatz befindlichen Neufahrzeuge direkt oder indirekt aus öffentlichen Kassen bezuschusst und besteht die Möglichkeit, dass die nunmehr erneut zu beschaffenden Fahrzeuge direkt oder indirekt aus öffentlichen Kassen bezuschusst werden?

Die derzeit im Nürnberger S-Bahnnetz eingesetzten Triebfahrzeuge des Typs ET 442 wurden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert. Für die neu zu beschaffenden Fahrzeuge besteht diese Möglichkeit nicht.