

Akteure fordern mehr Direktvergaben – und die Vergabewelle für 2014 findet nicht statt

(sq/urs) Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat im September gefordert, die Direktvergabe im SPNV als gleichwertige Vergabeform gesetzlich zuzulassen. Der Wettbewerb in Deutschland verliere zusehends an Fahrt; oft böten ohnehin nur die großen Unternehmen, so dass eine dann mögliche Direktvergabe ohne aufwändiges Verfahren Kosten spare, so der neue VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Wolffs Sympathie für Direktvergaben ist aus seiner früheren Funktion in NRW bekannt, wo er maßgeblich am Abschluss des später infolge der Intervention von Abellio für nichtig erklärten großen Verkehrsvertrages zwischen dem VRR und der DB Regio AG beteiligt war. Die Forderung nach einer gesetzlich verankerten Direktvergabemöglichkeit mag aus Sicht der großen Player im Markt und Beitragszahler im VDV (größter ist auch hier die DB AG) nachvollziehbar sein. Doch will sie ein Symptom mit einem derzeit aus guten Gründen nur sehr eingeschränkt zugelassenen Medikament kurieren, ohne zuvor die Ursachen analysiert zu haben. Dies dürfte indes zu einem guten Teil an Rahmenbedingungen liegen, die die Aufgabenträger selbst in der Hand haben: Die Größe der vergebenen Lose, fehlende Bereitstellung von Instrumenten zur Behebung der Fahrzeugfinanzierungsprobleme, Gestaltung kalkulierbarer Erlösriskos und nicht zuletzt verlässliche Vergabefahrpläne, auf die sich die Bieter einstellen können.

Ebendiese Vergabefahrpläne unterliegen unterdessen nach wie vor mehr Änderungen, als den Branchenakteuren lieb sein könnte. Der *BAHN-REPORT* berichtete mehrfach über zeitliche Verschiebungen von SPNV-Ausschreibungen. Die Begründungen und Ursachen haben sich in den vergangenen Jahren nicht strukturell geändert: Nach wie vor unterschätzen die Aufgabenträger den Zeitbedarf für Abstimmungen mit benachbarten Aufgabenträgern und mit ihrer eigenen Politik. Auch die Zeitpläne von Infrastrukturausbauten für neue Betriebskonzepte erweisen sich oft als zu optimistisch. Hinzu kommen nun die deutlich ausgeweiteten Zeitfenster für die Zulassung neuer Fahrzeuge. Untenstehende Übersicht illustriert die aktuellen Verschiebungen von Verfahren; weitere Veränderungen und Ergänzungen sind gut möglich. All dies wirkt derzeit dahingehend, dass die insbesondere von der DB AG und vom VDV als Horrorgespens und zusätzliches Argument für Direktvergaben an die Wand gemalte „Vergabewelle 2014“ (gemeint sind Inbetriebnahmen zum Dezember 2014) so nicht stattfinden wird. Statt teilweise kolportierter bis zu 150 Mio. Zugkm zur Betriebsaufnahme Dezember 2014 werden zu diesem Zeitpunkt nach derzeitigem Stand maximal 75 bis 80 Mio. Zugkm vergeben werden, also vergleichsweise wenig mehr, als bei einem rollierenden Ausschreibungsrhythmus von zehn Jahren und einem Marktvolumen von

rund 630 Mio. Zugkm jedes Jahr auf den Markt kommen müsste. Die Bugwelle baut sich also nicht schlagartig ab. Vor dem Hintergrund der deutlich abgeflachten Welle erscheint auch die Sehnsucht nach Direktvergaben der so genannten Wettbewerbsbahnen wie Veolia (die z. B. im Bayerischen Oberland dafür sehr intensiv lobbyierte) oder nun ausgerechnet Abellio fadenscheinig. So äußerte sich Abellio-Chef Bernard Kemper in einem FAZ-Interview vom 29.09.11 (das er passenderweise gemeinsam mit DB Regio-Vorstand Frank Sennhenn gegeben hatte), dass in den nächsten zwei bis drei Jahren die Hälfte der Verträge, das seien 320 Mio. Zugkm, „neu ausgeschrieben würde“, diese Ausschreibungsflut die Wettbewerbsbahnen vor „riesige Probleme“ stellte und man daher einen „Mittelweg“ zwischen Direktvergaben und Ausschreibungen bräuchte. Zu der angepassten Sichtweise Kempers passt die im September durch die Medien gegangene Ankündigung, Abellio wolle aus Mofair e. V., dem Interessenverband der Wettbewerbsbahnen austreten. Offenbar vertritt dieser nach Ansicht einzelner Mitglieder in der Frage des Wettbewerbs eine zu konsequente Linie, die den Weg zu kurzfristig für die EVU ertragreicherem und aufwandsärmeren Direktvergaben verbaut. Auf dem Weg zu einem funktionierenden Markt, der auch den Steuerzahler entlastet, kommt man damit allerdings nicht weiter. 

Aufgabenträger	Netz	Volumen [Zugkm/a]	Betriebsaufnahme		Bemerkung
			ursprüngl.	aktuell	
VMV	Ost-West-Netz	5,7	Dez. 10	Dez. 14	Termin 2014 nur noch möglich bei Zulassung Gebrauchtfahrzeuge
RMV	Wetteraunetz	2,1	Dez. 10	Dez. 14	bisher keine Aktivitäten zur Ausschreibung erkennbar
VBB	Prignitz-Netz	1,9	Dez. 10	Dez. 15	
NVBW/BEG	Nordwürttembergnetz/Westfrankenbahn	3,7	Dez. 10/13	Dez. 16	
NVBW/BEG	Südbahn Ulm – Lindau	2,2	Dez. 11	Dez. 30	Ausschreibung „abhängig von Elektrifizierung“
VRR/NVR	RE 4 Aach. – Dortmund, RB 48 Wup. – BN	5,4	Dez. 11	Dez. 15/16	RE 4/RB 48 waren von VRR/NVR mehrfach folgenlos angekündigt
VMV	Usedom-Netz inkl. Festlandanbindungen	1,9	Dez. 12	Dez. 14	Termin 2014 nur noch möglich bei Zulassung Gebrauchtfahrzeuge
VBB	Ostbrandenburgnetz	6	Dez. 12	Dez. 14	Termin 2014 nur noch möglich bei Zulassung Gebrauchtfahrzeuge
RMV/NVBW/VRN	Riedbahn, Main-Neckar-Bahn	3,3	Dez. 12	Dez. 15	
RMV	Kurhessenbahn	1,9	Dez. 12	Dez. 15	
ZGB/NASA	Braunschweig – Magdeburg	0,4	Dez. 12	Dez. 17	Direktvergabe der NASA
RP Nord	rechter Rhein, linker Rhein	2,1	Dez. 12/14	Dez. 16	
BEG/RMV	Frankfurt – Würzburg	2,5	Dez. 13	Dez. 15	bereits zuvor von Dez. 13 auf Dez. 14 verschoben
VGS	Saarbrücken – Türkismühle	1	Dez. 13	Dez. 18	Direktvergabe im Saarland trotz gegenteiliger Wettbewerbsfahrpläne
LNVG/Bremen	RE-Kreuz Bremen	5,9	Dez. 13	Dez. 22	Direktvergabe an DB zur „Bündelung“ geförderter Doppelstockwagen
NWL/LNVG et al.	Mittellandnetz: BS - B. Benth. MS - Nordd.	5,4	Dez. 13/14	Dez. 15	
NVBW	Breisgaunetz	4,4	Dez. 14	Dez. 16	hohe Infrastrukturabhängigkeit, daher weitere Verschiebung möglich
NWL	RE 1, RE 11, RE 6, RE 7	3,4	Dez. 14	Dez. 16	Verschiebung im Rahmen VRR-Kompromiss
VGS	Trier – Saarbrücken – Kaiserslautern	4,3	Dez. 14	Dez. 18	Direktvergabe im Saarland trotz gegenteiliger Wettbewerbsfahrpläne
RP Nord	Karlsruhe – Neustadt	1	Dez. 14	Dez. 24	Direktvergabe DB Regio (Einsatz Desiro)
BEG	Neitech-Netz Nürnberg	1,9	Dez. 15	Dez. 18	wg. Nichtverfügbarkeit Neitechzüge mit Verschiebungen zu rechnen
NVS	Neitech-Netz Thüringen	3,4	Dez. 16	Dez. 21	Streckung des ursprünglichen Vergabefahrplans
ZVMS	E-Netz Mittelsachsen	6	Dez. 14	Jun. 16	