

Angebot Nr. 4 für den Nahverkehrsraum Leipzig

Arbeitsplätze, Umweltschutz und Wettbewerb

Neue Perspektiven für Halle und Leipzig

Präambel

1. Wir verstehen Verkehrspolitik als integralen Bestandteil der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik. Die Qualität des Angebotes im gesamten öffentlichen Personenverkehr soll gesteigert werden, um den Bürgern eine möglichst vollwertige Alternative zum PKW zu bieten.
2. Unser Nahverkehrssystem wird perfekt auf die wirklichen Bedürfnisse unserer Fahrgäste abgestimmt.
3. Die Öffnung des Nahverkehrs für den Wettbewerb privater Unternehmen wird die Qualität der Angebote deutlich erhöhen, neue Arbeitsplätze schaffen und zu sinkenden Preisen führen.
4. Wir bekennen uns zu den Grundsätzen eines „kontrollierten Wettbewerbs“, um die notwendige Qualitätssteigerung der öffentlichen Verkehrsdienste und die Erhöhung ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit miteinander in Einklang zu bringen.
5. Mit intelligenten und innovativen Lösungen tragen wir dazu bei, dass die arbeitsmarkt- und strukturpolitischen Herausforderungen in Mitteldeutschland bewältigt werden.
6. Wir bekennen uns zum Prinzip der Subsidiarität auch zwischen Bundesländern und zwischen Regionen innerhalb eines Bundeslandes.
7. Wir wollen die mit dem Rückzug der Deutschen Bahn AG aus dem Fernverkehr verbundenen gesamtwirtschaftlichen Nachteile insbesondere in den Neuen Bundesländern ausgleichen.

8. Im von der Gemeinschaft finanzierten Nahverkehr sind Unternehmensgewinne nur durch besondere Leistungen der ausgewählten Verkehrsunternehmen zu rechtfertigen.
9. Um die Versäumnisse der Deutschen Bahn AG aufzuholen, setzen wir in den betreuten Netzen und im Zeitraum vom 15.12.2002 bis 14.12.2006 Fahrgeldeinnahmen im öffentlich finanzierten SPNV für Angebotsverbesserungen und die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze ein.
10. Im Hinblick auf die besondere wirtschaftliche Situation in den Neuen Bundesländern müssen im öffentlichen Nahverkehr Preissenkungen erfolgen.
11. Wir unterstützen den mitteldeutschen Schienenfahrzeugpool, um die Tradition der Fahrzeugindustrie insbesondere in Sachsen-Anhalt am Leben zu halten. Wir setzen ausschließlich auf die Bedürfnisse unserer Fahrgäste abgestimmte moderne Fahrzeuge ein.
12. Die staatlichen Infrastrukturbetreiber DB Netz und DB Station und Service werden einen besonderen Beitrag zum Ausbau der Infrastruktur leisten. Die Entrichtung von Nutzungsentgelten wird von der Erfüllung der Qualitätskriterien für Trassen und Stationen abhängig gemacht.

Hintergrund

Mit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den Schienpersonennahverkehr (SPNV) zum 31.12.1998 ist der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) für die Bestellung und Finanzierung der Nahverkehrsleistungen in den Landkreisen Delitzsch, Leipziger Land, Döbeln, Muldentalkreis, Torgau - Oschatz und der Stadt Leipzig zuständig. Auf einem Streckennetz von 560 km werden jährlich ca. 9,5 Mio. Zugkilometer bestellt.

Von einer Schmalspurbahn abgesehen, werden alle Verkehrsleistungen im ZVNL durch das Verkehrsunternehmen DB Regio AG erbracht. Zuschussbedarf, Leistungsumfang, Fahrzeugeinsatz und Qualitätsstandards sind im Verkehrsvertrag zwischen der DB AG und dem Freistaat Sachsen aus dem Jahr 1998 geregelt, in den der ZVNL mit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft 1998 als Besteller eingetreten ist.

Das Bestellerprinzip in Kombination mit dem gesetzlich verankerten diskriminierungsfreien Netzzugang ermöglicht dem ZVNL jedoch, nicht nur durch Teilnahme am Planungsprozeß, sondern auch durch die Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb für einen attraktiveren und wirtschaftlicheren SPNV zu sorgen. Der Wettbewerb bietet dem ZVNL die Möglichkeit, durch einen effizienten Mitteleinsatz auch Projekte realisieren zu können, deren Finanzierung über bestehende Vereinbarungen mit der DB Regio AG und dem Freistaat Sachsen nicht oder nur teilweise gesichert sind.

Die Erfahrungen der letzten Jahre mit Ausschreibungen und anderen Vergabeverfahren zeigen jedoch, dass solche Erfolge für den Aufgabenträger - insbesondere die in der Regel gewünschten Kostensenkungen - bei der Vergabe von SPNV - Leistungen im Wettbewerb kein Automatismus sind. Sie hängen maßgeblich von einer sorgfältigen Zieldefinition, Risikoabschätzung und einer professionellen sowie fachlich fundierten Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens ab.

ZVNL - Ausgangslage

1. Die Managementfunktionen im Verbandsgebiet werden in den Bereichen ÖPNV und SPNV von verschiedenen Organisationen und/oder direkt von den Aufgabenträgern wahrgenommen. Die Lösung ist nicht effizient und verursacht hohe Verwaltungskosten.
2. Der MDV und der ZVNL haben im Zusammenhang mit dem Abschluss von Verkehrsverträgen gegen EU-Regeln, das Wettbewerbs- und Vergaberecht verstoßen. Insbesondere haben sie Verfahren zur Ermittlung der geringsten Kosten für die Allgemeinheit nicht angemessen berücksichtigt.
3. Die ZVNL- Geschäftsführung hat die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht ausreichend auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet. Die Aktivitäten sind dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nur eingeschränkt gefolgt.
4. Der Rückzug der DB AG aus dem Fernverkehr wurde durch Bestellung von Nahverkehrsleistungen ausgeglichen, was sowohl im Nah- als auch Fernverkehr zu Leistungseinschränkungen und Qualitätseinbussen geführt hat.
5. Die Bestellkonzeption im Nahverkehr hält einer betriebswirtschaftlichen Überprüfung nicht Stand. Das im Verbandsgebiet eingesetzte Rollmaterial ist überwiegend verschlissen und für die eingesetzten Zwecke nicht geeignet.
6. Die DB AG hat den Ausbau der Infrastruktur vernachlässigt, zeitlich trotz vorhandener Mittel erheblich verzögert und einzelne Strecken illegal stillgelegt, um dadurch Verkehrsverträge zu erpressen. Sie will künftig keine Qualitätsgarantien für Trassen und Stationen übernehmen.

7. Trotz einer angekündigten schnellen und radikalen Kostensenkung im Nahverkehr hat die DB AG ihr von den Ländern zu finanzierendes Grundangebot im Nahverkehr erheblich verteuert. Sie missbraucht ihre marktbeherrschende Stellung, um Wettbewerbspreise gewonnener Ausschreibungen über nicht ausgeschriebene Strecken auszugleichen.
8. Ab 2002 werden die Fahrpreise im Nahverkehr der DB AG zudem deutlich angehoben.

Die Interessengemeinschaft „SachsenBahn“ unterbreitet deshalb

- Der Stadt Leipzig, vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Tiefensee, dieser vertreten durch den Beigeordneten für Planung und Bau, Dr. Lütke Daldrup;
 - Dem Landkreis Leipzig, vertreten durch Landrätin Köpping;
 - Dem Landkreis Delitzsch, vertreten durch Landrat Czupalla;
 - Dem Landkreis Muldentale, vertreten durch Landrat Dr. Gey;
 - Dem Landkreis Döbeln, vertreten durch Landrat Dr. Graetz;
 - Dem Landkreis Torgau - Oschatz, vertreten durch Landrat Dr. Schöpp
- nachfolgend Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig oder ZVNL benannt –

folgendes

Angebot

1. Die IG Sachsenbahn gründet die „Sächsische Eisenbahngesellschaft mbH (SEG)“, die den SPNV im Nahverkehrsraum Leipzig vom 01.01.2002 bis zum 31.12.2006 für den ZVNL organisiert und finanziert. Die Tätigkeit der SEG erfolgt für den ZVNL kostenlos.
2. Die SEG unterstützt den Aufgabenträger bei der Vorbereitung und Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb. Dazu gehören insbesondere
 - Analyse der für den Betrieb der zu bestellenden Strecken erforderlichen Aufwendungen und eine Abschätzung der Erlössituation
 - Definition von Teilnetzen
 - Vorbereitung von Vergabeverfahren
 - Durchführung des Verfahrens bis zur Vergabeentscheidung
 - Aufbau eines Fahrzeugpools

Die Vergabeentscheidungen trifft der Aufgabenträger. Auf die Anlage „Unterstützung der Aufgabenträgerorganisation im Nahverkehrsraum Leipzig“ der RegioRail Verkehrssysteme GmbH wird Bezug genommen.

3. Um die Versäumnisse der Deutschen Bahn AG seit dem 01.01.1996 aufzuholen und im Hinblick auf die besonderen arbeitsmarkt- und strukturpolitischen Erfordernisse im Verbandsgebiet wird eine Investitions- und Beschäftigungsoffensive für den Zeitraum vom 01.01.2002 bis 31.12.2006 vereinbart.
4. Die im Verbandsgebiet vorhandenen Überschüsse im Schienenpersonennahverkehr, ermittelt als Differenz der erforderlichen Kosten und der erzielten Einnahmen werden im genannten Zeitraum für An-

gebotsverbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr und Beschäftigungsprogramme verwendet.

5. Kosteneinsparungen der öffentlichen Haushalte beim Ausbau der Infrastruktur für Trassen und Stationen durch innovative Lösungen werden für zu vereinbarende Baumaßnahmen aus den Bereichen Kultur, Umwelt- und Denkmalschutz, Freizeit, Tourismus und Wohnungseigentumsförderung zur Verfügung gestellt. Auf Art. 87e GG wird ausdrücklich verwiesen.
6. Die IG SachsenBahn hat mit leistungsfähigen Wettbewerbern der Deutschen Bahn AG Vorabsprachen getroffen, um die von der DB AG verlangten Kosten deutlich zu senken. Für die durch das Auslaufen des Verkehrsvertrages erforderliche Vertragsverlängerung mit DB Regio wird ein zeitlich stark gerafftes Wettbewerbsverfahren gewählt, um für alle Beteiligten Rechtssicherheit zu gewährleisten.
7. Zum gegenwärtigen Stand der Vereinbarungen, der noch durch eingeschränkte Verfügbarkeit von Rollmaterial gekennzeichnet ist, kann der Aufgabenträger zum Fahrplanwechsel 2002 rund 11 Mio. Zugkilometer bestellen. Dies entspricht einer Angebotsverbesserung um ca. 15 %. Die Effekte aus Nr. 4 sind dabei nicht berücksichtigt. Die eingegangenen Angebote werden den Entscheidungsträgern präsentiert. Die Auswahl der geeigneten Betreiber erfolgt im Februar 2002 durch die Verbandsversammlung.
8. Der ZVNL erteilt die grundsätzliche Bereitschaft, dass ein der wirtschaftlichen Situation im Nahverkehrsraum Leipzig Rechnung tragendes Tarifsysteem eingeführt wird. Die Entscheidung trifft die Verbandsversammlung auf Vorschlag der SEG.
9. Die IG SachsenBahn ist unter bestimmten Umständen bereit, auf weitreichende Klagen im Zusammenhang mit Wettbewerbsverstößen zu verzichten.