

## Ausschreibungen

# Babylonische Sprach- und Sachlagenverwirrung

Die faktische Lage ist bekannt. Die Aufgabenträger veröffentlichen seit einiger Zeit Ausschreibungen für den deutschen Schienenpersonenverkehr, die mit Größenordnungen von bis zu 500 Millionen Euro an erforderlichen Fahrzeugfinanzierungen Ihresgleichen vergeblich suchen. Dies stellt alle Beteiligten im SPNV vor große Herausforderungen.

Die heutigen Ausschreibungen treffen auf einen Markt mit Parametern, die vor der Wirtschafts- und Finanzkrise definiert wurden. Die schleichende Übernahme privater Betreiber durch staatliche Eisenbahnen lässt die Zahl der Gebote bei Ausschreibungen sinken. Die vorübergehende Abwesenheit von strategischen Vermietgesellschaften bei der Bestellung von Rollmaterial und der Rückzug einiger Finanzierer haben zu weniger Beschaffungsoptionen bei den Betreibern geführt. Der primäre Nutznießer scheint gegenwärtig die Deutsche Bahn zu sein.

In dieser Situation vernimmt man vielsprachige und zum Teil widerläufige Aussagen, wie zum Beispiel

■ Banken seien nicht mehr in der Lage, Risiken adäquat zu quotieren und in die Bücher zu nehmen,

■ Vermieter hätten sich wegen Eigentümerproblemen aus dem Markt zurückgezogen,

■ Betreiber würden unrealistische Vorstellungen zu Finanzierungsbedingungen hegen, nicht diskutierbare Anforderungen an die Fahrzeuggestaltung stellen und sich ansonsten dem Wettbewerb entziehen,

■ Hersteller hätten an einer Standardisierung von Fahrzeugen kein Interesse und

■ Aufgabenträger sollten kleinere Ausschreibungen veröffentlichen, mehr staatliche Instrumente zur Förderung bereitstellen und die klein-staaterische Ausschreibungspraxis beenden.

Wie ist der babylonischen Sprach- und Sachlagenverwirrung abzuhelfen? Simple Schuldzuweisungen sind nicht angebracht. In der Tat, die

Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise haben Spuren hinterlassen, die weit über die unmittelbar sichtbaren Fakten hinausgehen. Klarheit bezüglich der Kriterien finanzierbarer SPNV-Ausschreibungen besteht auf Aufgabenträgerseite nicht. Da ist der Ruf nach stärkerer staatlicher Einbindung – ein Weg, der erfahrungsgemäß schwer zu revidieren ist – schneller zu hören als die Besinnung auf wesentliche Tugenden – die man ohne Aufwand kurzfristig selbst in der Hand hat. Hierzu gehört unzweideutig die Kommunikation.

## Zügige Klärung

Die Spannung in dieser Situation war gut zu spüren auf der 5. Eisenbahn-Finanzierungskonferenz von K&L Gates am 1. Dezember 2010 in Frankfurt. Diverse Äußerungen von Herstellern, Vermietern, Betreibern waren nur dahin gehend zu interpretieren, dass eine zügige Klärung der differierenden Verständnisse und Erwartungen dringend geboten scheint.

Es geht also um allgemeine Konzepte, die verstanden und erarbeitet werden müssen, bevor grundlegende Entscheidungen in die Wege geleitet werden. Dass wir uns in einem Umfeld bewegen, das Wettbewerb braucht, ist wieder in den Vordergrund zu holen. Wettbewerb steigert die Effizienz bei der Verkehrserbringung, reduziert öffentliche Bezuschussung, schafft höheren Komfort für Kunden, mehr Innovation sowie Flexibilität.

## Stärkere Einbindung

Wesentliche Schritte wurden mit der Bahn-Liberalisierung und Regionalisierung eingeleitet, damit ist es aber nicht genug. Der Ruf nach stärkerer Einbindung der öffentlichen



Foto: Alstom

Für private Betreiber wird es immer schwieriger, sich an Ausschreibungen zu beteiligen

Hand im SPNV wird zu einer weiteren Reglementierung des Marktes führen und nicht zur Effizienzsteigerung. Gerade Vorschläge zu Finanzierungen auf Risiko der öffentlichen Hand erscheinen im Zeichen der Euro- und Staatsfinanzenkrise absurd.

Die zu erwartenden Milliardeninvestitionen im SPNV in der Zukunft sind heute abschätzbar. Der SPNV-Markt bedarf daher mehr Kommunikation zwischen den Parteien. Was wir brauchen, sind ein erweiterter Diskurs und mehr Diskussionsplattformen unter allen Beteiligten. Das Jahr 2010 hatte einige sehr fruchtbare Beispiele vorzuweisen, unter anderem ein Symposium zu Ausschreibungskriterien beim TÜV Rheinland in Köln, eine Diskussion der Ingenieurwerkstatt in Wiesbaden zur Fahrzeugfinanzierung und ein SPNV-Symposium bei K&L Gates in Berlin. Eine vielfältige Fortsetzung dieser Gespräche und des gegenseitigen Lernprozesses ist notwendig und wünschenswert.

Die Themenliste für mögliche Gesprächsrunden ist reichhaltig. Hier seien nur einige Aspekte herausgestellt:

#### Finanzierung

- Optimale Ausschreibungsgröße und Laufzeiten aus Finanzierungssicht (versus operative Kriterien)

#### Ausschreibungen

- BGH-Entscheidung zur Vergabepaxis

#### Betrieb

- Abstimmung von Verkehrsvertragsübergängen sowie Fahrzeugübernahmen bei Betreiberwechsel (unter Einbeziehung der Vermieter)
- Möglichkeiten der getrennten Vergabe von Linienbündeln aus einem Vertrag

#### Technik

- Anforderungen an Fahrzeuge unter Berücksichtigung von Wiedereinsatz und Weitervermarktung (Standardisierung versus Extra-Ausstattung)
- Anforderungen an Gebrauchtfahrzeuge

#### Schlussfolgerung

Der SPNV-Markt braucht eine Beendigung der derzeitigen babylonischen Situation. Da Aufgabenträger für Entscheidungsfindung und Verabschiedung von Ausschreibungen längere Vorlaufzeiten benötigen, ist die Tragweite der in Zukunft zu fällenden Entscheidungen heute schon zu diskutieren. Es ist einsichtig, dass es generelle Ideallösungen nicht geben wird; die eierlegende Wollmilchsaure, womöglich reitbar, ist eine Illusion. Wettbewerb ist notwendig für die Zukunft des SPNV. Langfristig ist der

Zweitmarkt von großem Wert für den Wettbewerb. Dies sollte im Interesse der Aufgabenträger, der Finanzierer, der Vermieter, der Hersteller und der Betreiber liegen. Dies kann nur durch eine neue Kultur des Gedankenaustausches im Rahmen einer Vielfalt von Symposien, Diskussionsrunden und Gesprächen zwischen allen Beteiligten funktionieren. ■



**Martin Metz**

Head of Land Transport Finance bei der DVB

Kontakt über:  
[redaktion@privatbahn-magazin.com](mailto:redaktion@privatbahn-magazin.com)



**MBB PALFINGER**

**Einstiegssysteme für Rollstuhlfahrer**

Telefon: +49(0)4221 853-260

Telefax: +49(0)4221 89761

E-Mail: [medi@mbbpalfinger.de](mailto:medi@mbbpalfinger.de)

[www.mbbpalfinger.com](http://www.mbbpalfinger.com)