Pressemitteilung
Leipzig, 25. November 2002

SachsenBahn trickst Zweckverbände aus

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) fungieren seit dem 01. Oktober 2002 als Management-, Infrastruktur- und Beteiligungsgesellschaft. Sie bestellen die Verkehrsleistungen für den Aufgabenträger (Stadt Leipzig) bei einer operativen Betreibergesellschaft, den Leipziger Stadtverkehrsbetrieben (LSVB).

LVB und SachsenBahn verbinden mit dem dynamischen Übergang hin zu einem 3-Ebenen-Modell (Aufgabenträger, Regieebene, Verkehrsunternehmen) unterschiedliche Erwartungen an den bevorstehenden Wettbewerb im ÖPNV.

Nach der Änderung der vergaberechtlichen Bestimmungen durch den Bundesrat wird die SachsenBahn das im Dezember 2001 verschiedenen Aufgabenträgern vorgelegte Angebot einer neuen Bestellorganisation modifizieren, um Wettbewerb im regionalen Eisenbahnverkehr auch gegen massive politische Widerstände einzuführen.

Die Bestellorganisation wird unmittelbar nach ihrer Gründung aus Kostengründen auf der Ausschreibung von Verkehrsleistungen bestehen. Die Auffassungen der Politiker sind zu diesem Zeitpunkt nicht mehr ausschlaggebend, weil sie der unabhängigen Bestellorganisation keine Rechtsverstöße diktieren können. Wir gehen allerdings davon aus, dass die Gründung der Gesellschaft blockiert wird.

Aus vergaberechtlichen Gründen muss die Bestellorganisation die Durchführung des Eisenbahnbetriebs aber zunächst bei DB Regio einkaufen. Grundsätzlich kommt es im Vergaberecht nicht auf den niedrigsten Angebotspreis, sondern auf das insgesamt wirtschaftlichste Angebot an. Deshalb sind die Erklärungen zum Flughafen-Shuttle nur unter anderen Gesichtspunkten von Bedeutung.

Einem Aufgabenträger, der den Wettbewerb verzerren will (zum Beispiel dem „Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig“), muss deshalb die gewünschte gleiche Qualität (DB Regio, Döllnitzbahn GmbH) zu geringeren Kosten angeboten werden, um die gewünschte Marktöffnung durchsetzen zu können.

Wir sind mit der von DB Regio und der Döllnitzbahn angebotenen Qualität (Fahrzeugeinsatz, Umfang der Zugbegleitung, Kundenfreundlichkeit, Service) nicht zufrieden. Die Qualität dieser Leistungen bleibt hinter den Möglichkeiten unrechtmäßig ausgeschlossener Bieter, wie der Connex-Gruppe und der

Hochbahn Hamburg zurück. Wir wirken deshalb zum einen aktiv daran mit, dass der Aufgabenträger umfassend reformiert wird.

Zum anderen wird auch die Bereitschaft der Deutschen Bahn AG zunehmen, der Ausschreibung von Verkehrsleistungen zuzustimmen. Die von DB Regio festgelegten (!) Zuschüsse werden nämlich künftig einer Plausibilisierung durch unabhängige Beratungsunternehmen unterzogen. Das bisher vorgesehene Verfahren verstößt gegen europäische Rechtsgrundsätze und das Haushaltsrecht, weil es für den Steuerzahler zu höheren Preisen führt.

Seit dem 18. Mai 1998 ist dem Eigentümer der DB Regio AG bekannt, dass der Verkehrsvertrag in Sachsen ausläuft. Im Juli 2000 haben wir DB Regio davon unterrichtet, dass wir den Nahverkehrsraum Leipzig „übernehmen“ wollen. Das Unternehmen hat offensichtlich nur auf seine bestehenden Beziehungen gebaut und Innovationen ausgeschlossen.

Die Sanierung des Verkehrsbetriebes Sachsen der DB Regio AG ist Aufgabe ihres Eigentümers. Der sächsische Steuerzahler kann keine weiteren Anpassungsbeiträge leisten. Die frei werdenden Mittel werden im Regierungsbezirk Leipzig für den Erhalt der Eisenbahnen in der „Dübener Heide“ und im „Muldental“ sowie für zusätzliche Arbeitsplätze im Kundenservice dringend benötigt.

Uns ist nicht bekannt, dass der Aufgabenträger in den letzten Monaten einen Verkehrsvertrag mit DB Regio für den Raum Leipzig unterzeichnet hat. Einem Vertragsabschluss stehen zudem insgesamt sechs Rügen vergaberechtlicher Verstöße entgegen. In Sachsen-Anhalt haben die Connex-Gruppe und die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft im Juni 2002 einen rechtswidrigen Verkehrsvertrag mit DB Regio verhindert.

Der Marktanteil der Wettbewerber von DB Regio betrug Ende 2001 7,6 % oder 45,3 Mio. Zugkilometer. Wir streben an, für bis zu 35 Mio. vertraglich nicht gebundene Zugkilometer in Mitteldeutschland den Bahnbetrieb vorläufig bei DB Regio einzukaufen. Neben den Kostensenkungen führt dies zu erheblichen Folgeinvestitionen bei der Eisenbahninfrastruktur.

Denkbar ist eine Zusammenarbeit mit den LVB, da deren Bestellorganisation über freie Kapazitäten verfügt, unsere Beratungsgesellschaft nur über eingeschränkte.

Die Zulassung als Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrs-unternehmen von SachsenBahn ist in Vorbereitung. Sie wird für künftige Ausschreibungen von Verkehrsleistungen benötigt. Antonio Moscato wird sich aus der SachsenBahn zurückziehen, um die erforderliche personelle und gesellschaftsrechtliche Unabhängigkeit der neuen Bestellorganisation zu gewährleisten.

Rückfragen bitte an:
Antonio Moscato, Tel. 0341/3501861, Mail: moscato@sachsenbahn.de