

Wettbewerb im öffentlichen Verkehr: Ausschreibungen in der Praxis, eine kritische Ausleuchtung

Derzeit wird der Wettbewerb im öffentlichen Verkehr heiss diskutiert. Im Folgenden sind drei Artikel zum Thema zusammengestellt. Die NZZ berichtet von den Leiden des noch jungen Wettbewerbs und der Vergabe von Buslinien, die auf die lange Bank geschoben wird. Hierbei werden Fragen nach der Praktikabilität des Wettbewerbs im öffentlichen Verkehr aufgeworfen, vor allem was die starke Gewichtung der Kosten betrifft. Das Zofinger Tagblatt orientiert über die Hintergründe der Vergabe des Regionalbus Wiggertal und zeigt auf, wer welche Positionen vertritt. Auch eine Petition und eine Interpellation zum Thema wird vorgestellt.

Weitere Informationen:

Neue Züricher Zeitung NZZ
Zofinger Tagblatt

www.nzz.ch
www.zofingertagblatt.ch

Concurrence dans les transports publics: Constat dans la pratique, un éclairage critique

Actuellement, la concurrence dans les transports publics est âprement discutée. Deux articles de journaux apportent quelques éclairages. Le quotidien Neue Züricher Zeitung parle des problèmes de cette nouvelle concurrence et de la sous-traitance de lignes de bus, dont la mise en place est retardée sine die. C'est ici la question de la pertinence de la concurrence dans les transports publics qui est posée et notamment ce qui concerne l'importance des coûts. Le quotidien Zofinger Tagblatt décrit, pour sa part, le contexte de la sous-traitance des bus régionaux de Wiggertal et démontre, qui défend quelle position. Une pétition et une interpellation sont aussi proposées.

Plus d'information (en allemand):

Neue Züricher Zeitung NZZ
Zofinger Tagblatt

www.nzz.ch
www.zofingertagblatt.ch

28.03.2004

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

7. Februar 2004, 07:36, Neue Zürcher Zeitung

Die Leiden des jungen Wettbewerbs

Vergabe von Buslinien auf der langen Bank

Seit zwei Jahren warten Kantone und Transportunternehmen auf die Umsetzung der Neuvergabe von Buslinien zwischen Luzern und Beromünster sowie im Seetal und im Freiamt. Während sich dabei Fragen nach der Praktikabilität des Wettbewerbs im öffentlichen Verkehr stellen, greifen anderswo, zum Beispiel im Kanton Zürich, kostendämpfende Massnahmen, die mit weniger Unsicherheiten verbunden sind.

P. S. Es ist zwar nicht so, dass sich Chauffeure und Passagiere in den Bussen zwischen Luzern und Beromünster unentwegt fragen, ob sie gleich umsteigen müssen, wenn das Signal «Wagen hält» aufleuchtet. Indessen steht die Frage, ob und, wenn ja, wann das Personal auf dieser Linie den Arbeitgeber und die Kundschaft die Wagen wechseln muss, seit März 2002 im Raum. Damals hatten der Kanton Luzern und das Bundesamt für Verkehr (BAV) entschieden, die Linie ab Dezember desselben Jahres für vier Jahre mit einer Option auf weitere sechs Jahre von einem Konsortium der städtischen Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) und der Krienser Transportfirma Heggli betreiben zu lassen. Das Nachsehen hatte die Auto AG Rothenburg, die Beromünster seit 1918 bedient. Der Entscheid war das Ergebnis einer Ausschreibung, welche die Abgeltungsverordnung zum Eisenbahngesetz gestattet und das Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Luzern alle zehn Jahre vorschreibt. In der Folge hatten die Auto AG Rothenburg, die bis 2005 im Besitz der Konzession für die Linie ist, sowie weitere im Verfahren unterlegene Unternehmen und die Gewerkschaft VPOD die Vergabe in Frage gestellt und von den Behörden eine beschwerdefähige Verfügung verlangt.

Noch knapp zwei Jahre warten

Mittlerweile ist das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) seit über einem Jahr damit beschäftigt, ein rechtsverbindliches Papier auszuarbeiten, das im Laufe dieses Jahres vorliegen soll. Dieses können die Opponenten dann beim Bundesrat anfechten. Die ausserordentlich lange Dauer der Amtshandlung begründet das Departement mit der Komplexität der Materie und dem Neuland, das mit dem Ausschreibeverfahren beschritten wird. Unter anderem hat das UVEK im vergangenen Sommer alle an der Offertstellung beteiligten Unternehmen noch einmal angehört. Zieht man in Betracht, dass der Übergang des Betriebs von einem Transportunternehmen zu einem anderen mindestens ein halbes Jahr Vorlaufzeit bedingt, erscheint der Vollzug des Vergabeentscheids frühestens auf den Fahrplanwechsel Ende 2005 realistisch - vorausgesetzt, der Bundesrat kann den Überlegungen des Bundesamts für Verkehr und des Kantons Luzern folgen.

Dieser Termin hätte für Bund und Kanton den günstigen Nebeneffekt, dass die finanziellen Forderungen obsolet würden, welche die Auto AG Rothenburg als Entschädigung für den ausserterminlichen Verlust (Widerruf) ihrer Konzession geltend macht. Dem Vernehmen nach liegen diese etwas unter jenen 5 Millionen Franken, um die das siegreiche Konsortium günstiger offeriert hat als die bisherige Betreiberin - knapp 7

gegenüber 12 Millionen für vier Jahre. Da die Konzession der Auto AG 2005 ausläuft, könnte der Bund sie dannzumal entschädigungslos an die VBL übertragen. Um Forderungen wie jene der Auto AG Rothenburg zu vermeiden, empfiehlt das BAV den Kantonen mittlerweile, Linien nur mehr auszuschreiben, wenn deren Konzessionen ohnehin auslaufen. Zudem sieht der Vernehmlassungsentwurf zur Bahnreform 2 vor, Bescheide über die Vergabe von Leistungen des Regionalverkehrs künftig als Verfügungen auszugestalten, die in erster Instanz beim UVEK angefochten werden können.

Zumindest der Kanton Luzern, der bisher als einziger den Wettbewerb für alle Linien des Regionalverkehrs zwingend vorsieht, will weiterhin regionale Busnetze ausschreiben, auch wenn die Konzessionen einzelner betroffener Linien noch nicht auslaufen. Dies, weil sich gezeigt habe, dass Abgeltungsvolumen von unter 2 Millionen Franken für einen effektiven Wettbewerb zu klein seien. In einem anderen aktuellen Fall scheint die zeitliche Koordination von Wettbewerb und Konzessionserneuerung jedoch zu klappen: Zusammen mit dem Regionalverband Wiggertal und dem Bund haben die Kantone Aargau, Luzern und Bern Anfang Januar den Betrieb der Buslinien um Zofingen neu vergeben.

Bei einer jährlichen Abgeltungssumme von gut 4 Millionen Franken spart die öffentliche Hand durch die Vergabe des Auftrags an eine Gemeinschaft der Freiämter BDWM Transport AG und der SBB 800 000 Franken. Der bisherige Betreiber Postauto dürfte vor allem seiner landesweit gleich hohen Löhne wegen gescheitert sein. Er überlegt sich, den Entscheid anzufechten. Insofern ist auch im Wiggertal offen, ob sein Vollzug auf den vorgesehenen Termin im Dezember 2004 möglich ist. Für die nächste Zukunft liegt eine ähnliche Verunsicherung im Rahmen des Möglichen, wie nach dem März 2002 zwischen Luzern und Beromünster. Die Auto AG Rothenburg konstatierte damals insbesondere eine höhere Fluktuation beim Fahrpersonal, das schlechtere Anstellungsbedingungen beim neuen Arbeitgeber fürchtet. Noch nicht quantifizieren lässt sich der finanzielle Aufwand, der allen involvierten Verwaltungsstellen aus den Verwicklungen erwächst, die mit dem Verfahren verbunden sind. Was die Kosten bis zum Vergabeentscheid angeht, liefert der Kanton Aargau im Fall Wiggertal einen Anhaltspunkt. Sie schlugen während eines Jahres mit einer halben Sachbearbeiterstelle und Beratungshonoraren von zwischen 100 000 und 150 000 Franken zu Buche. Die Unternehmen kommt eine Offerte auf zwischen 50 000 und 80 000 Franken zu stehen.

Zielvereinbarungen als Lösung

Ob alldem scheint es fraglich, ob Wettbewerb - insbesondere jener um jeden Preis - tatsächlich das effizienteste Mittel ist, um die Zuschüsse an den öffentlichen Regionalverkehr zu senken und nach Möglichkeit mit gleich bleibenden Mitteln Mehrleistungen zu erbringen. Die Kosten, welche die Verfahren in der Verwaltung und bei den Unternehmen verursachen, sind das eine. Das andere ist die zum Teil schon manifest gewordene Gefahr, dass Transportunternehmen ob des Wettlaufs um zusätzliche Aufträge ihr Kerngeschäft vernachlässigen. Abgesehen davon verursachen die nicht zu vermeidenden Übergangsperioden in jedem Falle Unsicherheiten bei allen Involvierten, die wiederum der Qualität der Dienstleistungen abträglich sind. Eine taugliche Alternative, die den Wettbewerb als Ultima Ratio nicht ausschliesst, praktiziert seit 1999 der Zürcher Verkehrsverbund. Mit sogenannten Zielvereinbarungen, die er mit tendenziell teuren Unternehmen abgeschlossen hat, ist es ihm gelungen, die Abgeltungen bis Ende 2003 um rund 70 Millionen Franken zu senken. Und in den kommenden acht Jahren will er seinen Aufwand auf dem gleichen Weg noch einmal um zehn Prozent reduzieren - ohne dass auch nur jemand im Bus an zwangsweises Umsteigen denkt, wenn es heisst: «Wagen hält».

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter: <http://www.nzz.ch/2004/02/07/il/page-article9DDEB.html>

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Protest gegen unverständliche Ausbootung

REGIONALBUS WIGGERTAL · «Pro Postauto in der Region Wiggertal» gegründet:

Unterschriftensammlung läuft an

Der nach auswärts, an die Arbeitsgemeinschaft SBB AG / BDWM Transport AG, vergebene Auftrag, künftig den Regionalbus Wiggertal (RBW) zu betreiben, ist nach wie vor ein heftiges Gesprächsthema in der Region. Nun hat sich ein hochkarätiges Patronatskomitee gebildet und eine Unterschriftensammlung lanciert. Dem Komitee gehören beispielsweise FDP-Kantonalpräsident Herbert H. Scholl (Zofingen) und SP-Kantonalpräsident Heinrich Schöni (Oftringen) an.

kurt blum

Auf der einen Seite hat die bei der Vergabe der Transportleistungen des Regionalbusses Wiggertal (RBW) nicht berücksichtigte PostAuto Aargau (Vertreter der Postautounternehmer Tschannen, Zofingen; Peter, Pfaffnau, und Troxler, Richenthal) beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK, Departement Leuenberger) eine anfechtbare Verfügung verlangt. Auf der andern Seite hat sich dieser Tage in der Region ein Patronatskomitee «Pro Postauto in der Region Wiggertal» konstituiert, welches Unterschriften für eine Petition sammelt.

Dem Komitee gehören Persönlichkeiten aus dem Aargauer und dem Luzerner Wiggertal und Repräsentanten aller politischen Richtungen an (siehe Kasten). Es reicht von Gemeindepräsident Emil Frei (Pfaffnau) bis zu Nationalrat Ulrich Giezendanner (Rothrist), von Gemeindeammann Markus Kappeler (Uerkheim) bis zu FDP-Kantonalpräsident Herbert H. Scholl (Zofingen), von Gemeinderat Peter Suter (Murgenthal) bis zu SP-Kantonalpräsident Heinrich Schöni (Oftringen).

Zur vollen Zufriedenheit der Bevölkerung und der Behörden

Die Unterzeichner protestieren gegen die unverständliche Ausbootung von PostAuto Aargau und von drei bewährten Postautounternehmern - Tschannen, Zofingen; Peter, Pfaffnau; Troxler, Richenthal -, steht einleitend in der Petition. Die drei Familienunternehmen betreiben den Regionalbus Wiggertal (RBW) seit Jahrzehnten zur vollen Zufriedenheit der lokalen und regionalen Behörden und vor allem auch der Busbenützer.

«Schlicht und einfach unhaltbar»

Dies soll nun auf den Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 ändern. Warum eigentlich, fragt man sich in der Petition. Es dürften doch nicht allein die nackten Zahlen eines Angebotsvergleichs den Ausschlag geben. Die entscheidenden Instanzen, das heisst die Regierungsräte der Kantone Aargau und Luzern, das Bundesamt für Verkehr und der Vorstand des Regionalverbandes Wiggertal-Suhrental (RVWS), hätten nämlich keine einzige Beanstandung gegenüber dem bisherigen Betrieb «unseres» Busnetzes vorbringen können - ganz im Gegenteil.

Und da gehe man hin und vergebe allein basierend auf Angebotszahlen das Busnetz dem Schienen-Monopolisten SBB, mit einer Busfirma aus dem Ostteil des Kantons Aargau im Schlepptau. Das sei schlicht und einfach unhaltbar, gibt die Petition zu bedenken.

Enttäuscht

Die Unterzeichner der Petition seien enttäuscht über das nicht nachvollziehbare Verhalten der vergebenden Instanzen, welche einem Tiefstangebot (Dumping dank Mischrechnung auf Kosten der Steuerzahler?) zulasten bewährter Familienbetriebe zum Durchbruch verholfen hätten. «Haben die Leute, welche die Verantwortung tragen müssen, daran gedacht, dass die SBB neue Garagen usw. erstellen müssen, die wiederum vom Steuerzahler zu berappen sind? Haben sie überlegt, dass die Vernichtung von drei KMU-Betrieben Steuerausfälle in unseren Gemeinden und Belastungen für dieselben Gemeinden bringen, wenn die Chauffeure und ihre Familien ganz oder teilweise den Sozialämtern zur Last fallen werden?»

«Der Vergabeentscheid ist inakzeptabel»

Die Petitionärinnen und Petitionäre fordern die verantwortlichen Behörden auf - so der Petitionstext -, ihren Entscheid gründlich zu überdenken und dafür zu sorgen, dass auf den nicht akzeptablen Vergabeentscheid zurückgekommen wird und eine regionalpolitisch und finanziell tragbare Lösung mit den bisherigen Betreibern des RBW-Netzes gesucht wird.

Zudem erwarten die Unterzeichner der Petition, dass sich vor allem der Regionalverband Wiggertal-Suhrental (RVWS) für seinen Postautobetrieb mit den drei Familienunternehmen einsetzt und für dessen Verbleib in der Region kämpft, heisst es abschliessend.

Unterschriftenbogen liegen ab sofort in sämtlichen Postautos auf und können schriftlich auch über «Pro Postauto in der Region Wiggertal», Postfach 546, 4800 Zofingen, bezogen werden. Weitere Sammelstellen werden bekannt gegeben.

«Sollen drei bewährte Postautounternehmen verschwinden?»

Das Patronatskomitee

Adelheid Aregger, Wikon - Willi Begert, Aarburg - Harry Burgherr, Rothrist - Martin Eppler, Vordemwald - Emil Frei, Pfaffnau - Ulrich Giezendanner, Rothrist - Walter Glur, Glashütten - Hans Gresch, Zofingen - Markus Kappeler, Uerkheim - Ueli Leuenberger, Zofingen - Hans Ulrich Mathys, Holziken - Fritz Rudolf, Aarburg - Herbert Scheuermeyer, Brittnau - Susanne Schmidli, Zofingen - Erich Schnyder, Aarburg - Herbert Scholl, Zofingen - Heinrich Schöni, Oftringen - Christian Speck, Oberkulm - Paul Stehrenberger, Oftringen - Peter Suter, Murgenthal - Willi Wacker, Uerkheim - Ernst Woodtli, Oftringen - Bruno Würsch, Zofingen - Hansjörg Zimmerli, Zofingen. (KBZ)

----- © Zofinger Tagblatt / MLZ; 16.03.2004 -----

16.3.04 - Ausschreibung Wiggertal/Zofingen:

Nationalrat Ulrich Giezendanner stellt dem Bundesrat kritische Fragen

Nun wird der Regionalbus Wiggertal auch ein eidgenössisches Thema. Der Rothristler SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner deponiert eine Interpellation mit grundsätzlichen, kritischen Fragen. Giezendanner zum ZT: «Das Interesse an meiner Interpellation ist gross.»

kurt blum

Während der Zofinger FDP-Grossrat Herbert H. Scholl im Kantonsparlament eine Interpellation betreffend Vergabe des Fahrauftrags Regionalbus Wiggertal hinterlegt hat, wird Nationalrat Ulrich Giezendanner (SVP, Rothrist) in den nächsten Tagen eine Interpellation auf den Tisch des Bundesrates - in gleicher Sache - legen.

Seit der Revision des Eisenbahngesetzes (EBG) von 1996 können die Kantone Aufträge für Transportleistungen im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr einem Ausschreibungs-/ Offertverfahren unterstellen, heisst es in der Interpellation Giezendanner. Die Detailregelung findet sich in der so genannten Abgeltungsverordnung (ADFV). Darunter fallen auch regionale Busnetze. In den Ausschreibungsverfahren wirkt das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Vertreter der Eidgenossenschaft mit. Die Erfahrungen mit den bisherigen Ausschreibungsverfahren scheinen, so Giezendanner, allermindestens «durchzogen» und wenig überzeugend zu sein. Er bittet daher die Landesregierung um die Beantwortung folgender Fragen:

- Wie viele Ausschreibungsverfahren gemäss revidiertem EBG und ADFV sind seit Inkrafttreten der Revision 1996 erfolgt? - In welchen Regionen?
- Welche Probleme haben sich in der Abwicklung des Ausschreibungsverfahrens gezeigt? - Gab es deswegen im Verlaufe der letzten Jahre Änderungen in den Verfahrensabläufen?
- Ist es sinnvoll, dass solche Ausschreibungen zwingend (wie zum Beispiel im Kanton Luzern) vorgenommen werden müssen, auch dann, wenn kein Anlass zu einem Betreiberwechsel vorliegt?
- Trifft es zu, dass bisher sämtliche Ausschreibungsverfahren zu sehr komplexen und im Ablauf komplizierten Beschwerdeverfahren vor den kantonalen und den Bundesbehörden geführt haben?
- Nach welchen gesetzlichen Bestimmungen wurden und werden diese Beschwerdeverfahren abgewickelt? - Sind auch hier Änderungen in Bezug auf den Instanzenweg vorgenommen worden? - Wer war beziehungsweise ist Beschwerdeinstanz (UVEK beziehungsweise Rekurskommission UVEK, Bundesrat, Bundesgericht)? - Warum gibt es neuerdings nur noch eine einzige Beschwerdeinstanz (Bundesrat) gegen den Vergabeentscheid von BAV und Kanton?
- In wie viel Ausschreibungsverfahren kam es zum Wechsel des Betreibers eines regionalen Busnetzes? - Welche finanziellen Vorteile für die Besteller schauten dabei heraus? - Welche Kosten fielen dabei beim bisherigen Betreiber sowie für die Erstellung der neuen Offerten und für deren Beurteilung durch die Verwaltungen von Bund, Kantonen und durch beauftragte, externe Büros an? - Gab es nach erfolgter Übernahme durch einen neuen Betreiber Mehrkosten, und wenn ja, in welcher Höhe?
- Erachtet es der Bundesrat als richtig, dass die SBB (im Eigentum der Eidgenossenschaft) einen systematischen Verdrängungswettbewerb gegen die Post/Postauto Schweiz (identischer Eigentümer) inszenieren, dies regelmässig zulasten der mit Postauto Schweiz zusammenarbeitenden Postautounternehmer (KMUs, Familienbetriebe)?

- Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass sich das Ausschreibungsverfahren gemäss EBG/ADVF nicht bewährt hat, sondern viel mehr wegen der enormen Unsicherheiten in den langen Übergangsperioden (Beschwerdeverfahren) volkswirtschaftliche Leerläufe und Verluste sondergleichen produziert? - Wie gedenkt der Bundesrat auf diese Feststellungen zu reagieren?

Ist Wettbewerb um jeden Preis tatsächlich effizient?

Die Begründung sei, wie Ulrich Giezendanner schreibt, grösstenteils in den detaillierten Fragen enthalten. Ihm seien insbesondere die Ausschreibungsverfahren im Oberengadin, im Luzerner Seetal (Linie Luzern-Beromünster), in der Region Interlaken sowie im aargauisch-luzernischen Wiggertal (Regionalbus Wiggertal) bekannt. In allen diesen Verfahren sei es zu äusserst mühsamen, finanziell und zeitlich aufwändigen Verfahren, welche sogar in der sonst sehr wettbewerbsfreundlichen «NZZ» regelmässig harsch kritisiert worden seien, gekommen. - In der «NZZ» sei für den «Fall Regionalbus Wiggertal» offen gelegt worden, dass wegen einer jährlichen Einsparung von rund 500 000 Franken während eines Jahres in der Verwaltung eine halbe Sachbearbeiterstelle sowie Beratungshonorare zwischen 100 000 und 150 000 Franken aufgewendet worden seien. Pro Unternehmen hätten sich die Kosten für eine Offerte auf zwischen 50 000 und 80 000 Franken gestellt.

«Endlich für Ordnung sorgen!»

Giezendanner: «Was in letzter Zeit als besonders stossend auffällt, ist die Tatsache, dass die SBB (mit der Eidgenossenschaft als hundertprozentiger Eignerin) systematisch versuchen, ihre <Schwesterunternehmung> Post/Postauto Schweiz aus dem System des öffentlichen Verkehrs hinauszudrängen, so zuletzt geschehen im Fall Wiggertal. Hier hat der Bundesrat als Vertreter des Eigners beider Betriebe endlich für Ordnung zu sorgen!»

«Stossend» NR Giezendanner: «Die SBB versuchen systematisch, die Post/Postauto Schweiz aus dem öffentlichen Verkehr hinauszudrängen.» KBZ