

## Kurzfassung

Seit der Bahnreform bestellen Aufgabenträger Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) über Vergabeverfahren bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die Aufgabenträger treffen dabei eine Vielzahl von Entscheidungen, welche die Vergabeverfahren wesentlich beeinflussen.

Der Themenkomplex ist weitläufig und es besteht eine große Anzahl an Literatur zum Thema. Da es jedoch an übersichtgebenden und kompakten Werken mangelt, ist das Ziel der Arbeit, einen Überblick zu geben sowie die Hintergründe, Abläufe und Möglichkeiten von Vergabeverfahren im SPNV zu erläutern. Hierzu wurden eine umfassende Literaturrecherche vorgenommen und flankierend Daten zu durchgeführten Vergabeverfahren erhoben und ausgewertet.

Aus der Arbeit gehen folgende wesentliche Ergebnisse hervor:

- Die Aufgabenträger übernehmen zunehmend wirtschaftliche Risiken, welche klassischerweise bei den EVU liegen. Dies betrifft insbesondere die Fahrzeugfinanzierung und -beschaffung. Hintergrund ist unter anderem die sinkende Bieterzahl bei Ausschreibungsverfahren. Es gibt allerdings Hinweise darauf, dass dieses Vorgehen langfristig Nachteile mit sich bringt.
- Trotz der grundsätzlichen Ausschreibungspflicht von SPNV-Leistungen sind Direktvergaben von Bedeutung. Dabei stehen die In-House-Vergabe, Notvergabe und Direktvergabe nach dem allgemeinen Vergaberecht im Vordergrund.
- Das Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb stellt die meistgenutzte wettbewerbliche Verfahrensart dar.
- Nur wenige Wettbewerber der Deutschen Bahn (DB) konnten bisher nennenswerte Marktanteile erringen. Die DB erbringt weiterhin gut 60 % der Verkehrsleistung im SPNV.
- In Österreich wurden bisher alle Verkehre direkt vergeben. Aufgrund europarechtlicher Regelungen sind voraussetzungsfreie Direktvergaben zukünftig nicht mehr anwendbar, weswegen sich voraussichtlich auch in Österreich Ausschreibungen etablieren werden. Erwartet wird aber ein Übergangszeitraum, in dem die Verkehre über andere Direktvergabetatbestände vergeben werden.
- Das Franchise-System in Großbritannien befindet sich in Auflösung. In wirtschaftliche Schwierigkeiten geratene Unternehmen wurden durch das britische Verkehrsministerium verstaatlicht. Eine Reform des britischen Eisenbahnmarktes wird daher angestrebt. Bei dieser sollen öffentliche Dienstleistungsaufträge die Konzessionen ersetzen und ein integriertes Unternehmen geschaffen werden, welches die Infrastruktur betreut, Aufgabenträger ist und als Dachmarke fungiert.

## Abstract

Since the railway reform, public authorities have been ordering local rail passenger transport services via tendering procedures with railway undertakings (RUs). In doing so, the authorities have to make a large number of decisions which have a significant influence on the tendering procedures.

The range of topics is extensive and there is a large amount of literature on the subject. However, as there is a lack of compact works, this paper aims to provide an overview and explain the background, processes and possibilities of tendering procedures in regional rail transport. With that in mind, a comprehensive literature review was carried out and data on tendering procedures was collected and analysed.

The following key findings emerged from the thesis:

- The public transport authorities increasingly are taking on economic risks that traditionally lie with the RUs. This applies in particular to rolling stock financing and procurement. One of the reasons for this is the declining number of bidders in tendering procedures. However, there are indications that this approach has disadvantages in the long term.
- Despite the general obligation to invite tenders for regional rail transport services, direct awards are important. The focus here is on in-house awarding, emergency awarding and direct awarding per general public procurement law.
- The negotiated procedure with a call for competition is the most frequently used type of competitive procedure.
- Only a few competitors of Deutsche Bahn (DB) have been able to gain significant market shares to date. DB continues to provide a good 60 % of transport services in regional rail transport.
- In Austria, all transport services have so far been awarded directly. Due to regulations under European law, direct awards without preconditions will no longer be applicable in future which is why tenders are also likely to become established in Austria. However, a transitional period is expected during which transport services will be awarded via other direct awards.
- The franchise system in the UK is being wound up. Companies that got into financial difficulties were nationalised by the Department for Transport. A reform in which public service contracts (PSCs) replace franchises, an integrated company that manages the infrastructure is being responsible for tendering and acts as an umbrella brand is being pursued.