



**Baden-Württemberg**  
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

---

**Neuvergaben von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs  
(SPNV) ab 2016  
Weiteres Vorgehen und Vergabezeitplan**

**Hintergrund und FAQ**

---

**5. März 2013**

## 1. Vorbemerkung

Durch das Auslaufen des großen Verkehrsvertrags mit der DB Regio AG im September 2016 besteht Handlungsdruck bei der Ausschreibung der SPNV-Leistungen im Lande. Die anstehenden Ausschreibungen sind von zentraler Bedeutung für Qualität und des Schienenpersonennahverkehrs nach 2016. Dabei bewegen sich diese Ausschreibungen im Spannungsfeld der nicht mehr ausreichend zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel, der sich verändernden Wettbewerbssituation im SPNV-Markt und dem Wunsch nach weiteren Verkehrsangeboten/Zugleistungen.

In Baden-Württemberg werden im Schienenpersonennahverkehr derzeit insgesamt: ca. 65,5 Mio. Zugkm/Jahr vom Land bestellt und finanziert. Der überwiegende Anteil der SPNV-Leistungen wird von der DB Regio AG erbracht, allein der „große Verkehrsvertrag“ aus dem Jahr 2003 umfasst 39,5 Mio. Zugkm/Jahr. Dieser Vertrag läuft im September 2016 aus. Weitere Verkehrsverträge sind bis 2016 ebenfalls neu zu vergeben.

Das geplante Gesamtvolumen der Ausschreibungen zwischen 2012 und 2017 beträgt einschließlich Folgevergaben und inklusive Leistungsausweitungen nach bisheriger Planung rund 80 Mio. Zugkm p.a.

## 2. Finanzierungslücke im SPNV

Die Landesregierung ist im Mai 2011 mit dem Ziel angetreten, den Schienenverkehr im Land Baden-Württemberg – insbesondere im Nahverkehr – deutlich aufzuwerten. In der Annahme eines geordnet übergebenen Verkehrshaushaltes sollte der siebenjährige Vergabestau im SPNV möglichst schnell aufgelöst werden, um mit Hilfe von Wettbewerbsgewinnen die geplanten Angebotsausweitungen zu finanzieren und die Qualität der Leistung für den Fahrgast zu verbessern. Darüber hinaus sollten neben dem Projekt Stuttgart 21 auch zahlreiche Infrastrukturprojekte außerhalb des Stuttgarter Bahnknotens weitergeführt bzw. angestoßen werden, die den SPNV voranbringen.

Diese Ziele gelten weiter. Da sich die Randbedingungen jedoch binnen kurzer Zeit dramatisch verschlechtert haben, lassen sich nicht sämtliche Ziele erfüllen bzw. muss ein Teil

von ihnen zeitlich gestreckt werden. Dies hat folgende Ursachen:

- Seit Jahren sinkt die Kaufkraft der vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel beständig. Der Grund liegt darin, dass die Trassen- und Stationspreise deutlich stärker steigen, als die Regionalisierungsmittel jährlich dynamisiert werden (1,5% p.a.). Baden-Württemberg wurde in diesem Jahr zusätzlich durch die Abschaffung der Regionalfaktoren bei den Trassenpreisen exorbitant belastet. Insgesamt nahmen die Kosten für Trasse, Station und Bahnstrom der bundeseigenen DB-Infrastrukturgesellschaften binnen eines Jahres um rund 50 Mio. Euro zu. Diese - durch die Renditeerwartungen des Bundes an sein Unternehmen verschärfte - Entwicklung wird durch die Länder stark kritisiert.

Ein weiterer Zahlenvergleich unterstreicht die negative Dynamik: Während das Land 2008 noch 538 Mio. Euro für Verkehrsverträge ausgab, sind es 2012 inzwischen 635 Mio. Euro (ohne VRS). Da die Leistung nur geringfügig ausgeweitet wurde, geht der Anstieg weit überwiegend auf die explosionsartige Entwicklung der Infrastrukturnutzungsentgelte zurück. Die Folge ist ein strukturelles Defizit von derzeit 30 bis 40 Mio. Euro p.a.

- Die von der Vorgängerregierung beschlossene „Angebotskonzeption 2020“ sah vor, das SPNV-Angebot von heute rund 65,5 Mio. Zugkm (ohne S-Bahn Stuttgart und eigenwirtschaftliche Verkehre) um rund 30% zu erhöhen. Optional wurde erwogen, die Leistung gar um 40% zu steigern.

Die Absicht der Angebotsausweitung deckt sich mit den Zielen der Landesregierung. Im Laufe dieses Jahres wurde jedoch sichtbar, dass die Finanzierung dieses Leistungszuwachses nicht gesichert ist. Die Annahme der alten Landesregierung, dies allein durch Wettbewerbsgewinne leisten zu können, war nicht durch konkrete netzspezifische Berechnungen hinterlegt und hat sich nun nach genaueren Überprüfungen und unter heutigen Marktbedingungen als nicht haltbar herausgestellt. Dies liegt zum einen an dem bereits dargestellten starken Anstieg der Infrastrukturkosten, zum anderen an der veränderten Marktsituation im SPNV.

- Die im vergangenen Jahr als dringlich gehandelten Ausschreibungsnetze der Breisgau-S-Bahn und der S-Bahn Rhein-Neckar mit ihren deutlichen Leistungsausweitungen hätten erhebliche Mehrkosten bewirkt, die weder in der Dimension noch auf

der Zeitachse durch Vergaberenditen an anderer Stelle hätten aufgefangen werden können.

Die Alarmzeichen mehrten sich im Frühjahr 2012 so zahlreich, dass das MVI – nicht zuletzt vor dem Hintergrund des sichtbar gewordenen strukturellen Finanzierungsdefizits – die Reißleine ziehen musste. Die Vergabeaktivitäten wurden vorläufig zurückgestellt, stattdessen wurde ein umfangreicher Kassensturz über alle Teilnetze mit Hilfe externer Unterstützung durchgeführt.

Die Ergebnisse der landesweiten Erwartungsrechnung sowie der netzspezifischen Zuschussbedarfe liegen nunmehr vor. Hiermit wird es möglich, die Vergabeaktivitäten in Ausrichtung auf die finanziellen Restriktionen anzupassen und so zu optimieren, dass die Politik den Handlungsspielraum zurückgewinnt.

### **3. Ergebnisse des Kassensturzes**

#### **a) Landesweite Budgetrechnung**

Die landesweite Budgetberechnung zeigt auf, mit welchem Zuschussbedarf für die geplanten SPNV-Leistungen zu rechnen ist. Der Berechnung lag bereits ein etwas reduziertes Angebot von 79,4 Mio. ZugKm zu Grunde, da sich im Vorfeld bereits abgezeichnet hatte, dass der Zuschussbedarf die finanziellen Möglichkeiten des Landes überschreiten dürfte. Gemessen am heutigen Angebotsniveau von 65,5 Mio. Zugkm würde das Angebot auch nach dieser Planung gleichwohl um 21% ausgeweitet.

Die Kosten und Erlöse wurden differenziert nach Netzen für das gesamte SPNV-Angebot ermittelt. Hierbei wurden:

- die Kosten der Fahrzeugvorhaltung, des Energieverbrauchs, der Infrastrukturnutzung, der Instandhaltung und der sonstigen Betriebskosten (Personal, Overhead, Wagnis/Gewinn u.a.) bestimmt;
- die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen abgeschätzt und den Netzen zugeordnet, was sich aufgrund der kritischen Datenlage (Stichwort: Einnahmenaufteilung in den Verbänden) als besonders schwierig erwies.

- Das Ergebnis der Berechnungen lautet in Kurzform:

Kategorie	Mio. Euro
Kosten für 79,4 Mio. Zugkm (Soll-Angebot)	- 1.099
./. Verfügbare Erlöse <b>im Status quo</b>	+ 334
= künftiger Zuschussbedarf für 79,4 Mio. Zugkm	- 765
./. Ist-Zuschuss 2012 für 65,5 Mio. Zugkm	+ 635
= künftiges Finanzierungsdefizit (brutto)	- 130
+ künftige Mehrerlöse wg Angebotsausweitung (+13,9 Mio. Zugkm)	+ 42
= künftiges Finanzierungsdefizit (netto)	- 88
+ Saldo aus Chancen und Risiken	+ 28
<b>= strukturelles Defizit bei 79,4 Mio. Zugkm gegenüber der Situation 2013</b>	<b>circa - 60</b>

#### Erläuterung:

- Die **Bruttokosten** für das geplante SPNV-Angebot von 79,4 Mio. Zugkm betragen rund **1,1 Mrd. Euro** (Preisstand 2012). Zentrale Annahmen sind, dass sich die Investitionen in das Fahrzeugmaterial im „eingeschwungenen Zustand“ befinden und die Eisenbahnverkehrsunternehmen sich in einem funktionierenden Wettbewerb bewähren. Die Fehlertoleranz dieser Berechnung liegt bei ca. 3%.
- Die ermittelten Bruttoerlöse aus Fahrgeldeinnahmen betragen **334 Mio. Euro**. Die Fehlermarge dieser Größe liegt bei etwa 10%.
- Per Saldo läge der Zuschussbedarf des künftigen Angebots bei 765 Mio. Euro, sofern keine Mehrerlöse infolge der Angebotsausweitung anfielen.
- Gemessen am heutigen Zuschussbedarf für das Status-quo-Angebot (65,5 Mio. Zugkm) in Höhe von 635 Mio. Euro stiege der Zuschuss um 130 Mio. Euro.
- Unter Einrechnung künftiger Mehrerlöse im Zuge der Angebotsausweitung von 13,9 Mio. Zugkm würde der Haushalt um 42 Mio. Euro entlastet, wenn man 3 Euro je Zugkm als Durchschnittserlös unterstellt.
- Hiernach verbliebe immer noch eine Zuschussmehrung von 88 Mio. Euro.
- Im letzten Schritt sind weitere Chancen und Risiken einzubeziehen. Unter Chancen sind z.B. kommunale Mitfinanzierungen zu verstehen (Beispiel: Stadtbahn Heilbronn-Nord, dort 4 Mio. Euro Entlastung netto gesichert), die selektive Weiternutzung von Gebrauchtfahrzeugen u.ä. Gegenzurechnen sind weitere Risiken wie die Verschlechterung der Finanzmarktkonditionen, unzureichender Wettbewerb in den Stuttgarter Netzen oder höhere Vertriebsprovisionen. **Per Saldo dürfte ein Chancenüberschuss in Höhe von 28 Mio. Euro vorliegen.**
- Unter Einrechnung aller Effekte ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass die vorgesehene Angebotsausweitung **gemäß bisheriger Planung** mit einem **zusätzlichen strukturellen Defizit von rund 60 Mio. Euro** einherginge, zusätzlich zum bestehenden strukturellen Defizit in Höhe von 40 Mio. Euro.

Da bereits im Status quo das strukturelle Defizit zwischen 30 und 40 Mio. Euro beträgt, würde sich die angespannte Haushaltslage verschärfen (Defizit nahe 100 Mio. Euro). Aus diesem Grund sah sich das MVI gezwungen, die Planungen vorläufig zu stoppen und einer gründlichen Revision zu unterziehen.

## b) Netzspezifische Analyse

Die netzspezifische Analyse zeigt, dass sich die 16 Teilnetze hinsichtlich ihrer Wertigkeit in vier Kategorien aufteilen lassen:

- Die mit Abstand wichtigsten Gewinnbringer sind die **drei Stuttgarter Netze**, deren Kosten unter wettbewerblichen Bedingungen **mindestens 60 Mio. Euro** unter dem heutigen Budgetansatz lägen (ohne Mehrerlöse). Ein Teil der Vergabegewinne soll dazu verwendet werden, 3,6 Mio. Zugkm mehr zu bestellen. Die Wettbewerbserfolge bei den Stuttgarter Netzen sind entscheidend dafür, ob der SPNV die vorgesehenen Angebotsausweitungen intern finanzieren kann und der Regionalisierungsmittel-Haushalt wieder ins Lot fällt.
- Weitere vier Netze versprechen eine Wettbewerbsrendite von etwa 28 Mio. Euro, darunter allerdings das NeiTech-Netz mit mehr als 20 Mio. Euro in der Annahme, dass ein Teil der Leistung ohne Neigetechnik gefahren wird.
- Auf der Sollseite erweisen sich drei Netze als besonders problematisch (statische Mehrkosten von 158 Mio. Euro), und zwar:
  - **Breisgau-S-Bahn: + 64 Mio. Euro** (nach Abzug möglicher Mehrerlöse +50 Mio. Euro). Primärer Treiber ist die zuletzt geplante massive Angebotsausweitung von bis zu + 140%.
  - **S-Bahn Rhein-Neckar: + 51 Mio. Euro**. Wesentliche Ursache ist die ursprüngliche noch nicht optimierte Kapazitätsplanung bei 1,5 Mio. Zugkm Angebotsausweitung.
  - **Stadtbahn Karlsruhe: + 43 Mio. Euro** Hier steigen die Kosten erheblich, wenn Neufahrzeuge bestellt würden und die kommunale Mitfinanzierung nicht auf

dem heutigen Niveau bliebe.

- Weitere 8 Netze führen zu einer Zuschussmehrung von zusammen 36 Mio. Euro, überwiegend durch geplante Angebotsausweitungen.

Insgesamt spricht nach der Erwartungswertrechnung vieles dafür, dass DB Regio derzeit aus jedem einzelnen Teilnetz des großen Verkehrsvertrags einen Gewinn erzielt – wider die Logik einer Mischkalkulation, demzufolge ertragsstarke Strecken defizitäre Netzteile tragen. Dieses Potenzial muss das Land im Rahmen der Vergaben künftig für sich heben bzw. mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen teilen.

#### 4. Prämissen der zukünftigen Angebotsplanung, Budgetsteuerung, weiteres Vorgehen

Planungsvorgabe des MVI ist, die SPNV-Leistungen möglichst schnell wieder vollständig und für den Landeshaushalt budgetneutral aus Regionalisierungsmitteln finanzieren zu können. Dabei sind zwei Problemfelder für die künftige Handlungsfähigkeit in der SPNV-Politik zentral:

- Die sog. Stuttgarter Netze versprechen die höchsten Wettbewerbsgewinne. Auf diesen Netzen muss daher das besondere Augenmerk liegen. Um den Wettbewerbserfolg zu sichern, ist es unabdingbar, **die Fahrzeugfinanzierung mit größtmöglicher Intensität (u.a. durch Garantien) zu unterstützen**. Nur so besteht die reelle Chance, für diese großen Netze Wettbewerber trotz des überaus kritischen Risikoprofils der Stuttgarter Netze (lange Bauphase S21, Infrastrukturumstellung im laufenden Vertrag) zu einer Angebotsabgabe zu motivieren. Die Kommission für Haushalt und Verwaltungsstruktur (KHV) hat die grundsätzliche Notwendigkeit solche Instrumente in ihrer Sitzung vom 12.11.2012 anerkannt. MVI und MFW haben im Auftrag der KHV eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die die Frage des Umfangs und der konkreten Modelle der Fahrzeugfinanzierung bis Januar 2013 klären sollen.
- Bei den drei Netzen **S-Bahn Rhein-Neckar, Breisgau-S-Bahn und Stadtbahn Karlsruhe** müssen umfangreiche **Optimierungsprozesse** durchgeführt werden, da nach den bisherigen Planungen erhebliche Mehrkosten zu erwarten sind. Bei der S-

Bahn Rhein-Neckar ist diese Optimierung bereits weit gediehen. Durch Kapazitätsanpassungen bei den Fahrzeugen konnten die ursprünglich errechneten Kosten deutlich gesenkt werden. Allerdings wird die Leistungsmehrung je nach Ausschreibungsergebnis um bis zu 800.000 ZugKm geringer ausfallen als ursprünglich geplant. Diese Änderungen müssen noch mit den weiteren Projektpartnern (Rheinland-Pfalz, Hessen) abgestimmt werden. Bei der Breisgau-S-Bahn wurden vielversprechende Ansätze für Einsparungen identifiziert, die in den kommenden Wochen mit der Region besprochen werden müssen. Die DB AG hat hier allerdings aktuell Kostenerhöhungen und Zeitverschiebungen beim Infrastrukturausbau angekündigt, die ohnehin deutliche Anpassungen in den weiteren Planungen erfordern. Das ursprüngliche Konzept der Breisgau-S-Bahn wird sich deshalb nur in Stufen realisieren lassen. Bei der Stadtbahn Karlsruhe schlägt insbesondere zu Buche, dass in der Startphase die Fahrzeuge komplett über Investitionszuschüsse durch Kommunen und Land finanziert wurden, wodurch sich bei einer entsprechenden Neuvergabe mit Neufahrzeugen (ohne eine entsprechende erneute Förderung) die Kosten deutlich erhöhen würden. Hier müssen im Dialog mit der Region und den Kommunen Wege gefunden werden, wie der weit über dem landesweiten Niveau liegende Bedienungsstandard in diesem Netz auch zukünftig ausgewogen finanziert werden kann.

- In den übrigen Netzen kann das vorgesehene Angebot weitestgehend realisiert werden.

Insgesamt ist festzuhalten, dass eine auf rund 10 Mio. Zugkm reduzierte Angebotsausweitung im Rahmen des zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittelbudgets darstellbar ist, wenn die vorgenannten Stellschrauben wie geplant wirken. Voraussetzungen sind eine konsequente Wettbewerbspolitik, die Umsetzung der Optimierungsansätze und die dauerhafte Sicherstellung der bisherigen kommunalen Mitfinanzierung.

In jedem Fall sieht sich das MVI nunmehr in der Lage, den über viele Jahre angewachsenen Vergabestau sukzessive aufzulösen. Die Konzeption ist in dem aktualisierten Vergabekalender niedergelegt.

## 5. Neukonzeption Vergabekalender

Bei der Neuvergabe des Vergabekalenders verfolgt das MVI das Ziel, möglichst schnell Wettbewerbsrenditen zu erzielen, um Spielräume für Leistungsmehrungen zu erhalten und frühzeitig Verbesserungen für die Fahrgäste, insbesondere im Hinblick auf die eingesetzten Fahrzeuge zu erreichen. Die Anordnung der Teilnetze und Lose im Vergabekalender orientiert sich an unterschiedlichen Kriterien, die abgewogen werden müssen.

- **Erwartete Vergabegewinne/-verluste**

Die Netze, bei denen mit deutlichen Wettbewerbsrenditen zu rechnen ist, müssen möglichst schnell in den Wettbewerb gehen.

- **Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis im Status quo bei unbefristetem Vertrag**

Laufen Verträge unbefristet, können sie ggf. fortbestehen, solange das Preis-Leistungs-Verhältnis akzeptabel ist. Dies ist bei einigen bereits im Wettbewerb vergebenen Verträgen über bestimmte Netze der Fall. Leistungen des großen Verkehrsvertrags fallen nicht darunter.

- **Rüstzeit der Fahrzeugbeschaffung**

Die Spanne zwischen Zuschlag und Betriebsaufnahme muss so bemessen sein, dass Fahrzeuge mit hinreichendem Vorlauf beschafft werden können.

- **Ablösung alten Fahrzeugmaterials**

Neben monetären gibt es auch qualitative Vergabegewinne in den Augen des Fahrgastes, z.B. in Form von Neufahrzeugen.

- **Ressourcenverfügbarkeit der Bieter**

Bei zu großer bundesweiter oder landesinterner Ballung der Verfahren läuft das Land Gefahr, nur wenige oder keine Bieter in bestimmten Verfahren anziehen zu können. Über die Landesgrenzen hinaus ist dies allerdings praktisch nicht beeinflussbar. Bei den verschiedenen großen Verfahren im Land bietet sich eine Entzerrungsstrategie an.

- **Ressourcenverfügbarkeit der Vergabestelle**

Die Vergabestelle muss in der Lage sein, die aufwändigen Verfahren qualitativ wie quantitativ zu bewältigen.

- **Infrastrukturrisiken**

Infrastrukturrisiken wie ungesicherte Fertigstellungstermine von Strecken, Elektrifizierungen (z. B. Südbahn, Hochrhein, Breisgau-S-Bahn) oder bei Stuttgart 21/Neubaustrecke Wendlingen-Ulm gehen mit erheblichen Risiken für den Bieter einher. Die Erfahrung zeigt, dass diese fast immer gemieden werden. Demnach ist im Einzelfall zu erwägen, eine Vergabe so lange zu verschieben, bis das Risiko eingrenzbar ist.

An Hand dieser Kriterien wurde der Vergabekalender erarbeitet, der als Anlage beigefügt ist. Im Hinblick auf das große Volumen der zu vergebenden SPNV-Leistungen können nicht alle auslaufenden Leistungen bereits zum Fahrplanwechsel 2016 in den Wettbewerb überführt werden. Es werden daher Übergangsverträge mit der DB Regio erforderlich werden. Das MVI wird bei den Verhandlungen über diese Übergangsverträge die Forderung nach besserem Wagenmaterial stellen. Zwar kann für die relativ geringe Dauer dieser Verträge nicht mit Neufahrzeugen gerechnet werden. Jedoch ist es aus Sicht des MVI zwingend, dass nicht mehr zeitgemäße, teilweise über 40 Jahre alte Fahrzeuge (n-Wagen/„Silberlinge“) durch junge Gebrauchtfahrzeuge ersetzt werden.

Im Vergabekalender lassen sich die Vergabenetze in 4 Gruppen einteilen:

- **Gruppe 1 – unbefristete Verkehrsverträge**

*(geplantes Angebot: 6,3 Mio. ZugKm)*

Die Netze, die unter diese Gruppe fallen, zeichnen sich dadurch aus, dass sie bereits im Wettbewerb vergeben wurden, der erzielte Preis aus heutiger Sicht attraktiv ist und die Verträge unbefristet laufen. Angesichts dieser Kombination und des ansonsten immensen Vergabeberges wird zu prüfen sein, die Vergabe dieser drei Netze zurückzustellen, da der Handlungsdruck geringer ist als bei den Leistungen des großen Verkehrsvertrags (grauer Balken im Kalender).

Allerdings geht das MVI davon aus, dass sich in den Verhandlungen zu den Übergangsverträgen der mögliche Verzicht auf die Kündigung dieser Verträge positiv auswirken könnte. Zu dieser Gruppe gehören die Netze 4 (Teil Schwarzwaldbahn), 14 b (Nagoldtal) und 15 (Ringzug).

- **Gruppe 2 – Netze mit besonderen Randbedingungen**

*(geplantes Angebot: 19,4 Mio. ZugKm)*

Für die Netze dieser Gruppe sind aus unterschiedlichen Gründen europaweit offene Ausschreibungen zurzeit nicht tragfähig. Es handelt sich um Netze, die im Hinblick auf unklare Entwicklungen in der Zukunft hinsichtlich Infrastrukturausbau (Zeitpunkt Elektrifizierung Südbahn), der einzusetzenden speziellen Fahrzeuge (Neigetechnik; Stadtbahnsysteme) oder kurzer Übergangslaufzeiten aufgrund laufender Zukunftsplanungen (z.B. Regionalstadtbahn Neckar-Alb) derzeit nicht zielführend in einem offenen Vergabeverfahren ausgeschrieben werden können. Hierzu zählen folgende Netze 5 (NeiTech), 7 (AVG), 8 (Ortenau), 14a (Zollernalbbahn), 14c (Ermstal), 16 (RB Ulm – Lindau)

- **Gruppe 3 – Vergabeverfahren mit geringer Komplexität**

*(geplantes Angebot: 5,1 Mio. ZugKm)*

In dieses „Mittelstandpaket“ fallen die Netze 11 (Hohenlohe-Franken), 12 (RB Ulm) und 13 (Bodenseegürtelbahn). Alle drei Netze stellen einen Preis in Aussicht, der unter dem heutigen in Höhe von 10,82 € je Zugkm liegt. Die drei Netze sind hervorragend geeignet, mittelständische Betreiber anzuziehen – genauso aber auch internationale Player, die sich nach Baden-Württemberg vortasten möchten. Aufgrund der Vorinformationsfristen können Netz 12 und 13 frühestens im 4. Quartal 2013 ausgeschrieben werden.

- **Gruppe 4 – komplexe Vergabeverfahren der großen Regionalexpress-Netze**

*(geplantes Angebot: ca. 44 Mio. ZugKm)*

Unter diese Gruppe fallen die Netze, die ökonomisch besonders bedeutsam sind und besonders intensiver Vorbereitung bedürfen. Es handelt sich um die Netze, in denen die größten Einsparpotentiale zu verwirklichen sind. Allerdings bestehen bei einigen dieser Netze Unsicherheiten beim Infrastrukturausbau. Folgende Netze fal-

len in diese Gruppe:

- Netze 1-3 (Nordwürttemberg, Franken-Enz-Bodensee, Gäu-Murr, kurz: Stuttgarter Netze)
- Netz 4 (Teil Südbaden/ Rheintal)
- Netz 6 (S-Bahn Rhein-Neckar)
- Netz 9 (Breisgau-S-Bahn)
- Netz 10 (Hochrhein)

Der Vergabekalender ist ambitioniert und erfordert einen hohen Einsatz der NVBW und des MVI. In diesem Jahr wurden bereits zwei Verfahren gestartet, ein weiteres Netz wird noch im Dezember ausgeschrieben. In 2013 sind auf das Jahr verteilt 9 Verfahren geplant. Dazu gehören auch die Vergaben für die Stuttgarter Netze: Diese können erst nach der Entscheidung über die Fahrzeugfinanzierungsmodelle begonnen werden. Die Verfahren für die Netze 2 und 3 können frühestens im 3. Quartal 2013 starten, da erst dann die EU-rechtlich vorgeschriebene Vorinformationsfrist abgelaufen ist. Eine besondere Problematik weist die Breisgau-S-Bahn (Netz 9) auf. Durch erst kürzlich bekannt gewordenen Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen beim Infrastrukturausbau muss gemeinsam mit der Region eine Stufenlösung gefunden werden.

Die erforderlichen Übergangsverträge mit DB Regio werden 10 bis 11 Netze betreffen und von unterschiedlicher Dauer (6 Monate bis max. 3 Jahre) sein. Sie umfassen ca. 30 Mio. Zugkm in 2017 und ca. 10 Mio. Zugkilometer in 2018.

## 6. FAQ – Antworten zum Vergabekalender

- **Weshalb hat es so lange gedauert bis der Vergabekalender veröffentlicht wurde?**

Der Vergabekalender soll Planungsgrundlage nicht nur für das Land, sondern auch für die Marktteilnehmer im SPNV und die betroffenen Regionen sein. Hier steht ein hohes Maß an Verlässlichkeit an erster Stelle. Daneben sind Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit wichtige Handlungsmaximen. Der Vergabefahrplan der Vorgängerregierung musste zum Einen aufgrund einer geänderten Rechtsprechung des BGH zur Direktvergabe grundlegend überarbeitet werden, zum Anderen war er nicht durchfinanziert, d.h. mit konkreten netzspezifischen Berechnungen des künftigen Zuschussbedarfs hinterlegt. Mit anderen Worten: Es war zunächst erforderlich, die einzelnen Netze zu betrachten und abzuschätzen, welcher Angebotspreis in einem wettbewerblichen Verfahren zu erwarten ist, um hierauf basierend eine budgetneutrale Vergabestrategie zu entwerfen.

- **Wer hat am Vergabekalender mitgewirkt?**

Der Vergabekalender wurde im Zusammenwirken von MVI und NVBW, unterstützt durch das externe Beratungsunternehmen kcw erstellt.

- **Wie kommen die Netzzuschnitte zustande?**

Entscheidend ist die Kombination aus der Zusammenfassung verkehrlich sinnvoller Linien und einer marktverträglichen Netzgröße. Werden Leistungen wie hier im Wettbewerb vergeben, muss Wettbewerb auch tatsächlich stattfinden können. Die Wettbewerber zur DB Regio AG sollen attraktive Markteintrittsbedingungen vorfinden, die auch vor dem Hintergrund der bundesweiten Vergabekonkurrenz bestehen können. Daher werden Leistungsvolumina ausgeschrieben, die von mindestens zwei Marktteilnehmern gefahren werden könnten.

- **Wird es Angebotsausweitungen geben?**

Die von der Vorgängerregierung beschlossene „Angebotskonzeption 2020“ sah vor, das SPNV-Angebot von heute rund 65,5 Mio. Zugkm (ohne S-Bahn Stuttgart und eigenwirtschaftliche Verkehre) um rund 30% zu erhöhen. Optional wurde erwogen, die Leistung gar um 40% zu steigern. Die Absicht der Angebotsausweitung deckt sich mit den Zielen der Landesregierung. Im Laufe dieses Jahres wurde jedoch sichtbar, dass die Finanzierung dieses Leistungszuwachses nicht gesichert ist. Die Annahme der alten Landesregierung, dies allein durch Wettbewerbsgewinne leisten zu können, war nicht durch konkrete netzspezifische Berechnungen hinterlegt und hat sich nun nach genaueren Überprüfungen und unter heutigen Marktbedingungen als nicht haltbar herausgestellt. Dies liegt zum einen an dem bereits dargestellten starken Anstieg der Infrastrukturkosten, zum anderen an der veränderten Marktsituation im SPNV. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen strebt die Landesregierung eine Angebotsausweitung um 15%, ggf. sogar 20% an.

- **Weshalb wird nicht einfach ein „besserer Vertrag“ mit der DB verhandelt?**

Das ist schon aus rechtlichen Gründen nicht zulässig, da europäisches und nationales Vergaberecht zu einer wettbewerblichen Vergabe nach transparenten Regeln und fairen Bedingungen zwingen. Abgesehen davon zeigt die Erfahrung, dass vom Branchenprimus attraktive Angebote nur zu erwarten sind, wo er dem Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist.

- **Werden in allen Ausschreibungen neue Fahrzeuge vorausgesetzt?**

Nein, Neufahrzeuge werden dort vorgegeben, wo entweder das derzeit eingesetzte Wagenmaterial nicht mehr zeitgemäß ist oder andernfalls kein Wettbewerb zu erwarten wäre, etwa weil es keinen funktionierenden Markt für Gebrauchtfahrzeuge gibt und nur ein Anbieter über passende Fahrzeuge verfügt. Das Land wird alles tun, um nicht dem Diktat eines marktbeherrschenden Unternehmens ausgeliefert zu sein.

- **Weshalb sind Übergangsverträge erforderlich?**

Der mit der DB Regio 2003 abgeschlossene große Verkehrsvertrag läuft noch bis Sep. 2016 und umfasst derzeit ein Volumen von 39,5 Mio. Zugkm pro Jahr. Hinzu kommt die Neuvergabe auslaufender Verkehrsverträge, so dass es zur Ausschreibung von rund 80 Mio Zugkm kommen wird. Würde dieses Volumen auf einen Schlag mit einem einzigen Zeitpunkt der Betriebsaufnahme ausgeschrieben, wäre der Markt massiv überfordert: sowohl auf Seiten der bietenden Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch auf Seiten der Fahrzeughersteller, die zunehmend längere Rüstzeiten einfordern. Daher werden die SPNV-Leistungen in einer ambitionierten, aber marktverträglichen Taktung in den Wettbewerb überführt. Für die kurze Zwischenzeit ist der Abschluss eines oder mehrerer Übergangsverträge erforderlich.

- **Wann werden die „Silberlinge“ aus dem Verkehr gezogen?**

Aus dem Vergabekalender wird ersichtlich, dass nicht überall, wo derzeit sogenannte „Silberlinge“ (bis zu 40-50 Jahre alte Nahverkehrswagen) eingesetzt werden, der Betrieb neuer Fahrzeuge im direkten Anschluss an den großen Verkehrsvertrag aufgenommen werden kann. In diesen Netzen kommt der Übergangsvertrag zum Tragen. Das Land fordert hierklar, die alten Wagen durch akzeptables Wagenmaterial („modernisierte Gebrauchte“) zu ersetzen.

- **Mit wem soll der Übergangsvertrag geschlossen werden?**

Erster Ansprechpartner ist aus Sicht des Landes der derzeitige Betreiber auf den betroffenen Strecken, die DB Regio AG. Dies muss aber nicht in allen Fällen so sein.

- **Wie wirkt sich Stuttgart 21 auf den Vergabekalender aus?**

Ein Projekt des Umfangs und der Komplexität von Stuttgart 21 bringt für die Bieter erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der künftigen Infrastrukturentwicklung mit sich (Ausbaustufen, Zeitpunkt und Dauer baubedingter Streckensperrungen, Fertigstellungszeitpunkt, geänderter Fahrzeugbedarf während der Laufzeit des Verkehrsvertrages, unsichere Erlösba-

sis). Es sind daher in besonderem Maße flankierende Maßnahmen erforderlich, um Wettbewerb zu ermöglichen. DB Regio verfügt nicht nur über einen großen bundesweiten Fahrzeugpool, sondern kann auch Erschwernisse am besten innerhalb des Konzerns abfedern. Um Wettbewerber von der kalkulatorischen Unsicherheit des Fahrzeugbedarfs über die Vertragslaufzeit zu entlasten, prüft das Land derzeit verschiedene Fahrzeugfinanzierungsmodelle.

- **Weshalb wird bei den Stuttgarter Netzen mit der Neuvergabe nicht bis zur Fertigstellung von S21 abgewartet?**

Zum Einen läuft der bestehende Vertrag aus, und es besteht eine Rechtspflicht zur Vergabe in einem wettbewerblichen Verfahren. Zum Anderen sind gerade die Stuttgarter Netze einnahmeseitig sehr attraktiv und versprechen die größten Ausschreibungsgewinne. Diese sind wiederum nötig, um das aktuelle Verkehrsangebot auch weiterhin trotz überproportional steigender Infrastrukturkosten aufrecht zu erhalten und zu verbessern. Den sich aus Infrastrukturänderungen ergebenden Unwägbarkeiten soll jedoch im Rahmen der Vergabebedingungen Rechnung getragen werden. Hinzu kommt das rein praktisch-handwerkliche Problem, dass der tatsächliche Zeitpunkt der Fertigstellung von Stuttgart 21 nicht feststeht.

- **Mit welchem Vergabegewinnen und Zuschussminderungen durch den Wettbewerb rechnet das Ministerium?**

Die durchgeführten Berechnungen machen deutlich, dass der heutige Preis in allen Teilnetzen des großen Verkehrsvertrags zu hoch ausfällt. Bei den wirtschaftlich lukrativsten Netzen sind Vergabegewinne von mehr als 4 Euro je Zugkilometer zu erwarten (Preisstand 2012) – sofern die Rahmenbedingungen für einen funktionierenden Wettbewerb geschaffen werden. Konkrete Zahlen für die einzelnen Netze können jedoch aus vergabetaktischen Gründen nicht genannt werden.

- **Kann die zeitliche Staffelung dazu führen, dass für die zuletzt auszuschreibenden Netze kein Geld mehr vorhanden ist?**

Genau dies soll durch die vorgeschaltete ausführliche Analyse verhindert werden. Dem jetzigen Vergabekalender liegen konkrete Budgetberechnungen für die einzelnen Netze zugrunde. Teilweise wurden bereits deutliche Angebotsanpassungen an dem Ausschreibungskonzept der Vorgängerregierung vorgenommen. Zielmarke ist und bleibt, den gesamten SPNV ab 2017 wieder alleine aus Regionalisierungsmitteln finanzieren zu können.

- **Werden bei den Ausschreibungen Landesgarantien für den Fahrzeugkauf angeboten, wie die CDU-Fraktion dies gefordert hat?**

Die Fahrzeugfinanzierung ist bestimmender Faktor für die Entstehung echten Wettbewerbs. Hier hat die DB Regio AG als bundeseigenes Unternehmen deutlich bessere Konditionen als ihre Wettbewerber, gibt diesen Vorteil aber nicht an das Land weiter, wenn nicht der nötige wettbewerbliche Druck erzeugt wird. Die Landesregierung hat dies erkannt und sich grundsätzlich für Fahrzeugfinanzierungsinstrumente auf der Basis von Landesgarantien ausgesprochen.

- **Weshalb fällt die Übergangszeit für die Stuttgarter Netze in der Variante „FDL“ kürzer aus?**

FDL steht für Fahrzeugdienstleistungsmodell und ist eines der derzeit geprüften Finanzierungsmodelle. Sollte es zur Anwendung kommen, so wird zunächst für alle drei Stuttgarter Netze die Fahrzeugbeschaffung gebündelt ausgeschrieben. Dies soll die Chance eröffnen, einen günstigeren Bezugspreis durch die hohe Stückzahl zu erzielen und ein hohes Ausstoßvolumen an produzierten Fahrzeugen herauszuhandeln, um mit Netz 3 bereits Anfang 2017 mit Neufahrzeugen in Betrieb zu gehen. Werden hingegen die Fahrzeuge von jedem EVU separat bestellt, ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, in keinem Netz zu diesem Zeitpunkt die erforderliche Fahrzeuganzahl zur Betriebsaufnahme zur Verfügung haben. Ursächlich sind die dann zu erwartenden längeren Vorlaufzeiten der Fahrzeugbeschaffung.

- **Werden künftig die Regionalisierungsmittel wieder zur Verkehrsbestellung ausreichen?**

Der Vergabekalender ist Teil des Ausschreibungskonzepts der Landesregierung, das auf die Herstellung von Wettbewerb zum Wohle des Landeshaushalts gerichtet ist. Ein funktionierender Wettbewerb ist – neben der Entlastung von sachfremden Ausgaben wie etwa für S 21 - Voraussetzung dafür, dass auch künftig die SPNV-Leistungen vollständig aus Regionalisierungsmitteln bestritten und daneben Angebotsausweitungen um ca. 15% angestrebt werden können. Angesichts externer Faktoren wie etwa der Entwicklung von Stations- und Trassenpreisen oder der Revision der Regionalisierungsmittel ab 2015 ist jedoch nicht auszuschließen, dass es entweder im Angebot oder der Finanzierung künftig Anpassungen geben wird.

- **Weshalb haben nicht alle Netze eine konzeptionelle Vorphase?**

Eine konzeptionelle Vorphase ist nur dort erforderlich, wo neuere Entwicklungen ein Nachsteuern in der verkehrsplanerischen oder der Vergabekonzeption erzwingen. In einigen Netzen müssen Kostentreiber reduziert werden (z.B. S-Bahn Rhein-Neckar), in anderen Netzen die konzeptionellen Fragen der Fahrzeugfinanzierungsinstrumente geklärt werden (z.B. Stuttgarter Netze).

- **Kann die Angebotskonzeption 2020 mit dem Vergabekonzept aufrecht erhalten werden?**

Das Angebotskonzept der Vorgängerregierung war sehr ambitioniert: das SPNV-Angebot sollte um 30% ausgeweitet werden, optional wurden gar 40% erwogen. Allerdings war dieses Konzept mit keinerlei belastbaren netzspezifischen Berechnungen hinterlegt. Zudem hat sich mittlerweile der SPNV-Markt gewandelt, maßgebliche Einflussfaktoren wie etwa die Infrastrukturkosten, die Energiekosten oder die Fahrzeugpreise haben sich zum Negativen geändert. Zudem wurde nicht bedacht, dass nach Auslaufen der Fahrzeugförderung die dauerhaften Bestellkosten für die Verkehrsleistungen steigen werden. Die Landesregierung verfolgt weiter das Ziel einer Angebotsausweitung – allerdings auf seriöser Berechnungsgrundlage und bei konsequenter Förderung des Wettbewerbs. Insgesamt bietet

ein funktionierender Wettbewerb die Chance, das Angebot um etwa 10 Mio. Zugkm/Jahr (ca. 15% des heutigen Angebots) auszuweiten und neues Fahrzeugmaterial zu erhalten.

- **Werden sich auch die Landesunternehmen dem Wettbewerb stellen müssen?**

Ja. Aus vergaberechtlichen Gründen ist die Landesregierung gehalten, SPNV-Leistungen durchgängig im Wettbewerb zu vergeben.. Dies gebietet auch die Fairness gegenüber allen anderen Unternehmen. Daher werden sich auch die Landesunternehmen in ihrem eigenen Interesse dem Wettbewerb stellen müssen.

- **Ist das Land als Aufgabenträger und die NVBW als Bestellorganisation in der Lage, die hohe Zahl der geplanten Verfahren 2013/2014 zu bewältigen?**

Ja. Der Vergabekalender ist ambitioniert, aber durchführbar. Sowohl NVBW als auch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sind personell und konzeptionell für die anstehenden Aufgaben gerüstet.

- **Welche Verfahrensarten der Vergabe schweben dem Land vor?**

Seit einem Urteil des BGH vom Februar 2011 steht fest, dass Direktvergaben, also die Auftragsvergabe an ein Verkehrsunternehmen ohne vorherige Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens grundsätzlich nicht zulässig sind. Zum Einsatz kommen werden offene Verfahren sowie Verhandlungsverfahren mit und ohne vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb. Beim offenen Verfahren richtet sich die Ausschreibung an eine unbestimmte Zahl von Unternehmen, die Bieter müssen gleichzeitig mit Angebotsabgabe ihre Eignung nachweisen. Demgegenüber bietet das Verhandlungsverfahren die Möglichkeit, in begrenztem Umfang und nach Maßgabe der vergaberechtlichen Grundsätze Verhandlungen mit den Bietern zu führen. Die Vorschaltung eines Teilnahmewettbewerbs dient der Reduzierung der Bieter, welche nach einer Eignungsprüfung zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert werden. Die „passende“ Verfahrensart ist eng mit den Besonderheiten des jeweiligen Netzes verknüpft. Neben den rechtlichen Vorgaben sind auch andere Faktoren wie etwa die Komplexität der Vertragsgestaltung und Finanzierungsunterstützung und die Beschreibbarkeit der zu erbringenden Leistung für die konkrete Wahl der Verfahrensart maßgebend.

- **Warum wird beim Teilnetz 9 (S-Bahn-Breisgau) für zwei Lose kein konkreter Vergabezeitpunkt genannt?**

Im Bereich der Breisgau S-Bahn wurden aktuell neue Angaben von DB Netz zur Kostenentwicklung und voraussichtlichen Fertigstellung der für die Neuvergabe bestimmenden Infrastrukturmaßnahmen gemacht. Die Kosten sind erheblich gestiegen, der Fertigstellungszeitpunkt verschiebt sich. Das Land wird daher zunächst in einem Abstimmungsprozess mit der Region klären müssen, welche Auswirkungen dies auf die Vergabe zeitigt. Schon jetzt ist jedoch erkennbar, dass sich das bisherige Konzept für die Breisgau S-Bahn nur in Stufen realisieren lassen wird.

- **Was bedeutet „Aktivität noch offen“ bei den Netzen 4b, 14a und 15?**

Die derzeitigen Verkehrsverträge für diese Netze laufen unbefristet, können aber gekündigt werden. Die Besonderheit dieser Netze besteht darin, dass sie bereits in der Vergangenheit im Wettbewerb vergeben wurden, also zu einem im Wettbewerb ermittelten und daher akzeptablen Preis befahren werden. Der Handlungsdruck ist daher geringer. Angesichts des im Übrigen ehrgeizigen Ausschreibungskonzepts kann auf eine Kündigung daher unter Umständen verzichtet werden. Ein eventueller Verzicht auf eine Ausschreibung könnte sich auch positiv auf die Verhandlungen zum Übergangsvertrag auswirken.