

Mitteilung

der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;
hier: Gesetz über die Feststellung eines Nachtrags zum Staats-
haushaltsplan von Baden-Württemberg für die Haus-
haltsjahre 2013 und 2014
– Abgeschlossene Verfahren im Schienenpersonennah-
verkehr**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 24. April 2013 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 15/3364, Abschnitt II):

Die Landesregierung zu ersuchen,

dem Landtag halbjährlich über abgeschlossene Vergabeverfahren im Schienenpersonennahverkehr zu berichten.

Bericht

Mit Schreiben vom 15. April 2016, Az.: IV-3822, berichtet das Staatsministerium wie folgt:

Seit dem letzten Bericht vom 7. Oktober 2015 konnten drei weitere Vergabe im SPNV erfolgreich abgeschlossen werden. Es handelt sich hierbei um die Netze 7 a/b „Stadtbahn Karlsruhe“, Netz 5 „Donau-Ostalb“ sowie Netz 2 „Stuttgart–Ulm–Bodensee“. Aufgrund noch laufender Verfahren konnte die Vergabe des Netzes 1 (Stuttgarter Netz) noch nicht abgeschlossen werden.

Netz 7 a/b Stadtbahn Karlsruhe

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) erbringt seit der Fahrplanumstellung am 13. Dezember 2015 die Verkehrsdienstleistungen auf den durch Karlsruhe führenden Linien im Gesamtumfang von 5.212.377 Zugkilometer (Zugkm). Der Verkehrsvertrag wurde auf sieben Jahre abgeschlossen (Dezember 2015 bis Dezember 2022). Während der Vertragslaufzeit wird sich das bestellte Zugkilometer-volumen wie folgt ändern:

Eingegangen: 15.04.2016/Ausgegeben: 29.04.2016

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeich-
net mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

Zeitpunkt		Bestellvolumen in Zugkm
1	Fahrplanwechsel 12/2015	5.212.377
2	Fahrplanwechsel 12/2016	7.918.335
3	Fahrplanwechsel 12/2017	7.947.641
4	Fahrplanwechsel 06/2019	7.619.883

Der Angebotsumfang entspricht den auch heute vom Land bestellten Leistungen. Die unterschiedlichen Leistungsumfänge ergeben sich dabei aus erst zu einem späteren Zeitpunkt zu integrierenden Verträgen bzw. als Folge der Inbetriebnahme anderer Netze.

Zur Vergabe der Leistungen wurde eine europaweite Ausschreibung im Verhandlungsverfahren durchgeführt. Die AVG gab als einziger Bieter ein Angebot ab. Der Zuschlag erfolgte am 9. Dezember 2015. Auf den Strecken des Netzes 7 a/b werden neben den landesbestellten Leistungen auch kommunale Leistungen gefahren. Diese werden von den Kommunen direkt mit der AVG verhandelt.

Als bundesweit erstes Unternehmen hat die AVG den Zweisystem-Stadtbahnverkehr eingeführt, das sogenannte „Karlsruher Modell“. Damit können die Bahnen die Karlsruher Innenstadt als Stadtbahnen queren, um später als S- und Regionalbahnen weiterzufahren. Die Fahrzeuge werden bis Mitte 2017 mit kostenloser WLAN-Verbindung für die Reisenden ausgestattet. Gebrauchtfahrzeuge waren im Vergabeverfahren zugelassen, bei einem Großteil der Fahrzeuge wird dafür die Innenausstattung (z. B. Sitzbezüge, Fahrradabstellmöglichkeiten) sukzessive modernisiert. Die Fahrzeuge sind mit Mehrzweckbereichen ausgestattet. Bei den langlaufenden Fahrten im Murgtal nach Freudenstadt ist in mindestens einem Fahrzeugteil eine Toilette vorhanden.

Netz 5 Donau-Ostalb

Die DB ZugBusRegionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (DB ZugBus) hat als einziger Bieter am 29. Februar 2016 ein letztverbindliches Angebot vorgelegt, welches auch verschiedene Infrastrukturoptionen abbildet. Vorher hatten Gespräche mit DB ZugBus stattgefunden, um das Angebot wirtschaftlich zu optimieren. Beim Netz 5 handelt es sich um ein Vergabernetz, das mit Neigetechnik-Fahrzeugen befahren wird. Die Betriebsaufnahme soll im Dezember 2016 erfolgen, die Laufzeit des Verkehrsvertrages beträgt zehn Jahre.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erbringt ab Betriebsaufnahme die Verkehrsdienstleistungen im Gesamtumfang von 6.732.278 Zugkm („Gesamtpaket“). Bei erfolgter Elektrifizierung von einzelnen Streckenabschnitten bestehen entsprechende Abstelloptionen bereits vor Vertragsende.

Bei dem vorgesehenen Verkehrsvertrag handelt es sich als Ergebnis der Verhandlungen mit der DB ZugBus um einen artreinen Nettovertrag, bei dem die DB ZugBus die Erlöse kalkuliert hat und die Einnahmen ihr zufließen. Eine Erlösbeteiligung des Landes gibt es nicht; dafür trägt die DB das Erlösrisiko.

Zur Vergabe der Leistungen wurde eine europaweite Ausschreibung im Verhandlungsverfahren durchgeführt. Die DB ZugBus gab als einziger Bieter ein Angebot ab. Der Zuschlag erfolgte am 4. März 2016.

Der Leistungsumfang beträgt bis zu 6,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Damit wird das bestehende Angebot um ca. 10 Prozent ausgeweitet. Mit den Angebotsverbesserungen werden bisherige Taktlücken am Wochenende und in Tagesrandlagen geschlossen.

Bei den Fahrzeugen kommen künftig ausschließlich Neigetechnik-Fahrzeuge der neueren Baureihe 612 zum Einsatz, die die Vorgängerbaureihe 611 ersetzen werden. Die Fahrzeuge werden vor der Betriebsaufnahme umfassend modernisiert. Für mobilitätseingeschränkte Reisende wird die Möglichkeit des Einstiegs mit einem Hublift geschaffen, die Mitnahme von Fahrrädern wird verbessert (künftig kann jeder Triebwagen bis zu 18 Fahrräder mitnehmen). Die Fahrzeuge werden sowohl außen als auch innen entsprechend dem neuen Landes-Design ausgestaltet und verfügen zukünftig über kostenloses WLAN.

Netz 2 Stuttgart–Ulm–Bodensee

Am 10. März 2016 wurde der Zuschlag für Netz 2 an die DB Regio AG erteilt. Zur Vergabe der Leistungen wurde eine europaweite Ausschreibung im Verhandlungsverfahren durchgeführt. Die DB Regio AG hat als einzige Bieterin ein letztverbindliches Angebot vorgelegt. Die Betriebsaufnahme soll im Dezember 2016 erfolgen. Die Laufzeit des Verkehrsvertrages über ein Zugkilometervolumen von jährlich 2.609.610 Zugkm (davon 94.402 Zugkm in Bayern) beträgt sieben Jahre bis Dezember 2023.

Bei dem Verkehrsvertrag handelt es sich um einen Nettovertrag mit Erlösabschöpfung, d. h. übersteigen die nachgewiesenen Erlöse die im Kalkulationsschema kalkulierten Erlöse, wird die Erlöszunahme zwischen EVU und Aufgabenträgern im Verhältnis 50 : 50 geteilt.

Wesentliche Verbesserung auf dieser Linie ist der zukünftig durchgehende Stundentakt der IRE-Linie von etwa 05:30 bis 23:30 Uhr. Zudem halten die IRE-Züge auf dem Weg von Stuttgart an den Bodensee zukünftig auch stündlich in Esslingen. Zunächst wird ein Mischbetrieb bei den Fahrzeugen (Diesel/Elektro) gefahren. Mit der Inbetriebnahme der Elektrifizierung der Südbahn (Ulm–Lindau) zum Dezember 2021 wird das Netz 2 ein reines Elektronetz werden.

Die Fahrzeuge werden vor der Betriebsaufnahme im Innenbereich umfassend modernisiert. Es ist ein umfassendes Redesign mit neuen Sitzen und Erhöhung der Sitzplatzkapazität vorgesehen. Durchgehende Klimatisierung, höhere Mitnahmekapazitäten für Fahrräder sowie WLAN und eine Ausstattung mit Steckdosen stellen weitere Verbesserungen dar.