

## **Antrag**

**des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Fahrzeugausschreibungen für das E-Netz Stuttgart–Bodensee**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welche Ausschreibungen und Vergaben von Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Leistungen noch im Jahr 2021 geplant sind;
2. wie der aktuelle Stand der Vergaben für Verkehre auf der Südbahn ab dem Zeitpunkt der Elektrifizierung bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ist;
3. wie der aktuelle Stand der Ausschreibung für den Vorlaufbetrieb auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und Ulm–Merklingen ist und wann mit einer Vergabe zu rechnen ist;
4. inwiefern sich ihre Erwartung, dass auf dem aktuellen Markt das für diese Strecke notwendige Lokomotiven- und Wagenmaterial vorhanden und umbaufrei verfügbar ist, bewahrheitet hat;
5. was die genauen Gründe sind, welche im aktuellen Nachtragshaushalt eine Garantiermächtigung in Höhe von 527 Mio. Euro notwendig gemacht haben;
6. inwiefern diese Gründe im Vorhinein nicht absehbar waren;
7. inwiefern sich durch die notwendigen Umbauten an den Fahrzeugen Verzögerungen bei der Betriebsaufnahme abzeichnen;
8. welche Alternativen es zur aktuellen Entscheidung der Landesregierung gegeben hat;

9. ob sich bereits weitere Vergabeentscheidungen abzeichnen, die eine weitere Erhöhung der Kreditaufnahme nötig machen.

23.7.2021

Storz, Hoffmann, Röderer, Rivoir, Binder SPD

#### Begründung

Dieser Antrag soll die Hintergründe für die Erhöhung der Garantieermächtigung für den SPNV zwischen Stuttgart und dem Bodensee klären und beleuchten, wie es zu diesen Vorgängen gekommen ist und welche Alternativen es gegeben hätte. Für die Öffentlichkeit ist auch von Interesse, welche Lehren die Landesregierung aus diesen Vorkommnissen zieht.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 30. August 2021 Nr. VM3-0141.5-4/70/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. welche Ausschreibungen und Vergaben von Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Leistungen noch im Jahr 2021 geplant sind;*

Nach der derzeitigen Planung des Ministeriums für Verkehr sind folgende Ausschreibungen und Vergaben von SPNV-Leistungen geplant:

- Verkehrsleistungen im E-Netz Stuttgart–Bodensee (Netz 35) mit verschiedenen Losen
- Verkehrsleistungen im Netz 8 – Ortenau
- Netz 19 – Singen–Schaffhausen
- Netz 57 – (Bodenseegürtelbahn [Netz 16b]; Seehäsele; Zollernalbbahn und Dieselleistungen Netz 16a)
- Netz 59 – Vorlaufbetrieb Neubaustrecke (Stuttgart –) Wendlingen–Ulm

Weitere Einzelheiten sind dem Vergabekalender des Ministeriums für Verkehr zu entnehmen.

Darüber hinaus wird die Beschaffung/Anmietung von Ersatzfahrzeugen für die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) im Rahmen des Projektes „Digitaler Knoten Stuttgart“ vorbereitet.

*2. wie der aktuelle Stand der Vergaben für Verkehre auf der Südbahn ab dem Zeitpunkt der Elektrifizierung bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ist;*

Die SPNV-Leistungen auf der Südbahn sind vertraglich in den Netzen 2, 5 und 16a gebunden bzw. verlängert worden, um sie in das Ausschreibungsverfahren des E-Netzes Stuttgart–Bodensee (Netz 35) zu integrieren. Sie gehen daher mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 in den Losen des Verkehrsvertrages E-Netz Stuttgart–Bodensee auf.

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. wie der aktuelle Stand der Ausschreibung für den Vorlaufbetrieb auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und Ulm–Merklingen ist und wann mit einer Vergabe zu rechnen ist;

4. inwiefern sich ihre Erwartung, dass auf dem aktuellen Markt das für diese Strecke notwendige Lokomotiven- und Wagenmaterial vorhanden und umbaufrei verfügbar ist, bewahrheitet hat;

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Netz 59 (Vorlaufbetrieb Neubaustrecke [Stuttgart –] Wendlingen–Ulm) ist das Verhandlungsverfahren abgeschlossen und die Angebote der teilnehmenden Bieter sind bei der Vergabestelle eingegangen. Die Angebote werden aktuell durch die Vergabestelle geprüft, sodass die Zuschlagserteilung kurz bevorsteht.

Die Erwartungen zur Verfügbarkeit des geeigneten und erforderlichen Fahrzeugmaterials haben sich erfüllt.

5. was die genauen Gründe sind, welche im aktuellen Nachtragshaushalt eine Garantiermächtigung in Höhe von 527 Mio. Euro notwendig gemacht haben;

Die Garantiermächtigung im aktuellen Nachtragshaushalt setzt sich aus zwei Positionen zusammen:

- Ermächtigung in Höhe von 172 Mio. Euro für die Beschaffung von weiteren Ersatzfahrzeugen für die sog. „ETCS-Ersatzflotte Stufe 2“. Diese dienen dazu, ab dem Jahr 2024, spätestens jedoch ab dem Jahr 2025 weitere Bestandsfahrzeuge der SFBW auf den notwendigen ETCS-ATO-Standard für den Digitalen Knoten Stuttgart umzurüsten. Im Rahmen der Umrüstung der Bestandsfahrzeuge der SFBW müssen diese aus dem Betrieb genommen werden und dafür Ersatzfahrzeuge bereitgestellt werden. Da bei einer Beschaffung von entsprechend mit ETCS-ATO-Standard ausgerüsteten Ersatzfahrzeugen eine entsprechende Vorlaufzeit einzuplanen ist, musste die bisherige Kapitaldienstgarantie für das Jahr 2021 zwingend erhöht werden, um die Ausschreibung noch in diesem Jahr starten zu können. Vor Einbringung in den Nachtragshaushalt sind von der Kapitaldienstermächtigung in Höhe von 3 000 Mio. Euro bereits 2 940 Mio. Euro in Anspruch genommen worden.
- Hinzukommt die sicherheitshalbe Erhöhung der für die Fahrzeugausschreibung im E-Netz Stuttgart–Bodensee kalkulierten Kapitaldienstgarantien von 2 145 100 000 Euro um 354 900 000 Euro auf 2 500 000 000 Euro. Diese Erhöhung begründete sich auf dem Verhandlungsstand mit den Herstellern zu den wirtschaftlichen Auswirkungen der erhöhten technischen Anforderungen des VM bzw. der SFBW an die neuen Fahrzeuge für das E-Netz Stuttgart–Bodensee. Da die Kapitaldienstgarantien nicht nur die Investitionskosten, sondern auch die Darlehenskosten der SFBW bei der Beschaffung von Fahrzeugen einschließlich der zu veranschlagenden Verwaltungskosten abdecken, hätten Kostensteigerungen bei den Fahrzeugen den gesetzlich vorgegebenen Ermächtigungsrahmen von 3 000 Mio. Euro für Kapitaldienstgarantie zugunsten der SFBW überschritten. Aufgrund einer dann fehlenden Deckung bestand die Gefahr, dass die SFBW keinen Zuschlag auf ein Angebot hätte erteilen können.

Nach derzeitigem Stand der Angebotsprüfung wird aber eine Inanspruchnahme der erhöhten Kapitaldienstgarantie für die Fahrzeugausschreibung E-Netz Stuttgart–Bodensee voraussichtlich nicht erforderlich sein.

6. inwiefern diese Gründe im Vorhinein nicht absehbar waren;

Die Entscheidung des VM, eine Erhöhung der Kapitaldienstgarantie für die Fahrzeugausschreibung E-Netz Stuttgart–Bodensee vorzunehmen, ergab sich aus den Hinweisen der Hersteller in den Verhandlungsgesprächen zu möglichen finanziellen Auswirkungen der technischen Anforderungen im Fahrzeuglastenheft während des Verhandlungsverfahrens. Die sicherheitshalbe Erhöhung diente der haushaltsrechtlichen Absicherung für die SFBW, auch bei höheren Kosten für die Fahrzeuge den Zuschlag erteilen zu können (siehe Antwort zu Frage 5).

*7. inwiefern sich durch die notwendigen Umbauten an den Fahrzeugen Verzögerungen bei der Betriebsaufnahme abzeichnen;*

Da in der Ausschreibung vom VM bzw. von der SFBW die technischen Anforderungen für die neu zu beschaffenden Fahrzeuge im E-Netz Stuttgart–Bodensee im Rahmen eines sog. Fahrzeuglastenheftes definiert und die zeitlichen Rahmenbedingungen für die Auslieferung und Inbetriebnahme der Fahrzeuge in den Verhandlungen mit den Bietern festgelegt worden sind, ergeben sich keine Umbauten an den Fahrzeugen, die zu einer Verzögerung bei der Betriebsaufnahme führen könnten. Vielmehr werden die Fahrzeuge gemäß den Vorgaben des Fahrzeuglastenheftes hergestellt und der bezuschlagte Hersteller ist verpflichtet, gemäß dem vereinbarten Lieferplan die Fahrzeuge an die SFBW fristgerecht und abnahmefähig auszuliefern.

*8. welche Alternativen es zur aktuellen Entscheidung der Landesregierung gegeben hat;*

Aus Sicht der Landesregierung gab es nach dem Verhandlungsstand im Ausschreibungsverfahren keine Alternative, die eine Bezuschlagung der Angebote gegenüber dem gewählten Weg sichergestellt hätte.

*9. ob sich bereits weitere Vergabeentscheidungen abzeichnen, die eine weitere Erhöhung der Kreditaufnahme nötig machen.*

Nein. Es wird insoweit auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Hermann  
Minister für Verkehr