

## ZV RSBNA Drucksache DS 2020-1

Verbandsversammlung

19.06.2020

öffentlich

### Tagesordnungspunkt 2:

Fahrzeugbeschaffung und Eintritt in die Kooperation VDV TramTrain

### Beschlussvorschlag:

1. Der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb beschließt die Teilnahme an der Ausschreibung VDV TramTrain zur Beschaffung von 30 Zweisystemfahrzeugen zzgl. der Option zur Beschaffung 57 weiterer Fahrzeuge. Er tritt hierzu an Stelle der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) dem Konsortium VDV TramTrain bei.
2. Die Verbandsversammlung beschließt die Kooperation mit dem Land Baden-Württemberg und der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) für die Beschaffung der Fahrzeuge gemäß dem Entwurf der Kooperationsvereinbarung.
3. Der Zweckverband besichert im Innenverhältnis gegenüber dem Land Baden-Württemberg den Anteil von 20%, bis maximal zum Anteil von 6 Fahrzeugen an der Festbestellung, des Kapitaldienstes sowie des Prozess- und Kostenrisikos im Zusammenhang mit den Ansprüchen der Banken.
4. Im Rahmen der Beschaffung wird die Instandhaltung der Fahrzeuge über 16 Jahre mit 2 Verlängerungsoptionen um jeweils 8 Jahre mit ausgeschrieben. Für diesen Vertrag tritt der Zweckverband im Rahmen der Kooperation mit dem Land Baden-Württemberg und der SFBW als Auftraggeber auf. Er übernimmt im Rahmen des vorgesehenen Instandhaltungsmodells weitreichende Instandhaltungstätigkeiten als Subunternehmer des Ausschreibungsgewinners. Dies ist so auszugestalten, dass diese im Weiteren an Dritte, z.B. einem Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen einer Ausschreibung der Verkehrsleistungen, weitergegeben werden können.
5. Zur operativen Umsetzung der damit verbundenen Aufgaben wird die Verbandsverwaltung beauftragt, die zeitnahe Gründung einer Tochtergesellschaft des Zweckverbandes gemäß § 2 Abs. 5 Verbandssatzung vorzubereiten.
6. Die Verwaltung des Zweckverbandes wird bis zur endgültigen Regelung im Jahr 2020 beauftragt, einen Kostenschlüssel für das Gesamtprojekt vorzulegen. Bis zu dieser Regelung werden im Sinne der Absichtserklärung vom 30.05.2014 und entsprechend § 14 Abs. 2 der Zweckverbandssatzung die Kosten der Fahrzeugbeschaffung entsprechend des Einsatzgebiets der TramTrains vorfinanziert.

### Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand/ Gesamtinvestition:	<ul style="list-style-type: none"><li>• VDV TramTrain Ausschreibungskosten und fachlich bzw. rechtliche Begleitung VDV Tram Train: 180.000 EUR</li><li>• Tochtergesellschaft Gründungsaufwand und Erstellung Gesellschaftervertrag: 40.000 EUR, Laufende Kosten: 5.000 EUR</li></ul>
--------------------------------------	--

Im Wirtschaftsplan 2020 zur Verfügung stehende Mittel:	1.) 0 EUR 2.) 45.000 EUR
Erfolgs- oder Vermögensplan:	1.) Erfolgsplan 2.) Erfolgs- bzw. Vermögensplan
Deckungsvorschlag:	1.) Nachtrag zum Wirtschaftsplan 2020
Jährlicher Folgeaufwand:	1.) - 2.) 5.000 EUR

## Sachdarstellung/Begründung:

### 1. Ausgangslage

#### 1.1. Fahrzeugbeschaffung

Kernelement der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sind umsteigefreie Verbindungen zwischen Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken. Hierfür sind Zweisystemfahrzeuge, sogenannte TramTrains, notwendig. Diese Fahrzeuge sind anspruchsvoll in Bezug auf Konstruktion und Zulassung und werden nur in wenigen Netzen weltweit eingesetzt. Daher erfolgt eine Entwicklung entsprechender Fahrzeuge nur aufgrund konkreter Bestellungen. Hieraus ergibt sich ein langer Lieferzeitraum (ab Ausschreibung ca. 5 Jahre), der einen kritischen Pfad für eine möglichst zügige Umsetzung der Regional-Stadtbahn darstellt.

Um die Fixkosten dieser Entwicklung auf eine möglichst große Stückzahl zu verteilen und weitere Synergien zu nutzen, haben sich Betreiber solcher Fahrzeuge im Konsortium VDV TramTrain zusammengeschlossen, um gemeinsam TramTrains zu beschaffen. Für die Region Neckar-Alb hat die ENAG als regionales Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) seit 2017 die Belange der Region Neckar-Alb in diesem Konsortium vertreten und damit ermöglicht, dass die Region Neckar-Alb jetzt in diesem Konsortium geeignete Fahrzeuge beschaffen kann. Die Beschlüsse der zuständigen Gremien der weiteren Kooperationspartner im VDV TramTrain zur Teilnahme an der Ausschreibung liegen weitgehend vor. Beim Partner Saarbahn Netz GmbH ist am 03.07.2020 die endgültige Beschlussfassung vorgesehen. Bei mehreren Konsortialpartnern besteht ein hoher zeitlicher Druck, da die Ersatzbeschaffung für aktuell eingesetzte Fahrzeuge bis 2025 notwendig ist. Daher ist ein Ausschreibungsstart im Juli 2020 vorgesehen.

Die Beteiligung am Vergabeverfahren VDV TramTrain ermöglicht für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb das Erreichen folgender Ziele:

- Sicherung der Verfügbarkeit von verlässlichen und kundenfreundlichen Fahrzeugen zur Betriebsaufnahme der ersten Strecke mit Straßenbahnanteilen
- Beschaffung von Fahrzeugen in starkem Verbund mit Betreibern mit Betriebserfahrung; insbesondere der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG, Karlsruhe), deren technische Parameter Grundlage der Planungen der Regional-Stadtbahn sind
- Beschaffung gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg über dessen Tochter Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW, AÖR)
- Kosteneinsparung durch Mengeneffekte bei der Beschaffung und Instandhaltung im Bereich bis zu 20%
- Risiko- und Kostenminimierung, da bei Beschaffung im Konsortium hoher Anteil an Optionen bezogen auf notwendige Festbestellungen möglich ist

Zur Fahrzeugbeschaffung wurde zuletzt in der Verbandsversammlung am 03.12.2019 ausführlich berichtet und die Verbandsverwaltung beauftragt, die Unterlagen zur Teilnahme an der Ausschreibung vorzubereiten. In Anlage 1 befindet sich die umfassende Drucksache aus dieser Sitzung, wobei kenntlich gemacht wurde, an welchen Stellen sich seit Dezember 2019 Änderungen ergeben haben.

Seit der Unterrichtung der Verbandsversammlung im Dezember konnten die Rahmenbedingungen mit den Konsortialpartnern im VDV TramTrain und dem Land Baden-Württemberg weiter ausgearbeitet werden, sodass ein Ausschreibungsbeginn im Juli 2020 angestrebt wird. Die Finanzierung der Fahrzeuge erfolgt über die SFBW, sodass von den günstigen Kreditkonditionen des Landes profitiert werden kann.

Zur Teilnahme an der Ausschreibung sind folgende Beschlüsse erforderlich:

- Die Aufnahme der Aufgabe Fahrzeugbeschaffung in der Verbandssatzung (vgl. DS 2020-2)
- Der Beschluss zur Teilnahme an der Ausschreibung inklusive des Eintritts in die Kooperation VDV TramTrain an Stelle der ENAG
- Der Abschluss einer Kooperationsvereinbarung mit dem Land BW und der SFBW, die insbesondere die Übernahme der Besicherung der Pachteinnahmen für 6 Fahrzeuge vorsieht
- Die Gründung einer Tochtergesellschaft des Zweckverbandes im Lauf der Ausschreibung, über die die Bereitstellung einer Werkstatt und die Organisation der Instandhaltungsleistungen erfolgt

Durch die Teilnahme an der Bestellung im VDV TramTrain kann die Verfügbarkeit von TramTrain Fahrzeugen im Zeitraum der ersten Streckeninbetriebnahmen von Neubaustrecken sichergestellt werden. Gleichzeitig werden durch das im Weiteren beschriebene Vorgehen die Risiken der Fahrzeugbestellung auf ein Minimum reduziert. Die notwendigen Spielräume zur Ausgestaltung des zukünftigen Betriebs der Verkehre der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bleiben erhalten. Mit der Festbestellung von 30 Fahrzeugen können weitere Optionen für bis zu 57 Fahrzeuge gesichert werden. Diese können in verschiedenen Paketen aktiviert werden, so dass die jeweilige Fahrzeugbestellung an den jeweiligen Stand des Projektes angepasst werden kann. Durch die Kooperation mit dem Land Baden-Württemberg und der AVG werden die Risiken der Festbestellungen minimiert, indem alternative Einsatz- und Abnahmemöglichkeiten für die Fahrzeuge eröffnet werden.

## 1.2. Standardisierte Bewertung

Aktuell wird parallel zur Vorbereitung der Fahrzeugbestellung intensiv daran gearbeitet, die planerischen und förderrechtlichen Grundlagen zur Umsetzung des Infrastrukturausbaus zu schaffen. Hierzu wird aktuell die Standardisierte Bewertung aus dem Jahr 2012 fortgeschrieben (vgl. DS 2019-16), um den volkswirtschaftlichen Nutzen der Regional-Stadtbahn auch unter den neuen Rahmenbedingungen und aktuellen Kostenschätzungen nachzuweisen (hierfür muss ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von größer 1,0 vorliegen). Erste Zwischenergebnisse der Gutachter ergaben, dass mit dem auf Grundlage der Planungsstände auf den einzelnen Strecken und veränderten technischen Rahmenbedingungen (Verlängerung von Haltezeiten wegen Ausfahren Schiebetritte etc.) im Jahr 2019 erarbeitete Betriebskonzept dieser Wert nicht erreicht wird. Daher wird aktuell untersucht, durch welche Anpassungen am Betriebskonzept und am Infrastrukturausbau ein positiver NKI erreicht werden kann. Dabei wird ebenfalls betrachtet, ob positive Aspekte der Regional-Stadtbahn im bisherigen Verkehrsmodell (Grundlage 2012) adäquat abgebildet sind. Durch das Gutachterbüro PTV wurde eine Szenarienbetrachtung zur Abschätzung des NKI unter Berücksichtigung erster Anpassungen durchgeführt. Diese ergab im schlechtesten Fall ein NKI von 0,8, im durchschnittlichen Fall ein NKI von 0,95 und in einem günstigen Fall ein NKI von 1,13. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit weiterer Konsolidierungsrunden. Diese Konsolidierungsrunden können einen wesentlichen Beitrag leisten, das Projekt Regional-Stadtbahn im Sinne eines möglichst hohen Nutzens für die Bürger der Region Neckar-Alb zu optimieren. Aufgrund des umfangreichen Verkehrsmodells benötigt dabei jeder Rechenlauf samt Vorbereitung einen Zeitraum von mehreren Wochen, sodass dieser Prozess noch mehrere Monate dauern wird.

Für die weiteren Konsolidierungsrunden werden auf Fachebene aktuell mögliche Maßnahmen erarbeitet. Für die nächste Berechnung ist zum Beispiel die Berücksichtigung des steigenden Anteils von Elektrobussen vorgesehen. Ebenso soll das Thema Park+Ride in dem der Untersuchung zu Grunde liegenden Verkehrsmodell berücksichtigt werden. Eine Einrichtung oder Ausweisung von Park+Ride-Plätzen wurde in der Standardisierten Bewertung 2012 nicht betrachtet. In der jetzigen

Untersuchung können so auch die Fahrgastpotenziale von Personen aus Gemeinden ohne direkten Schienenanschluss berücksichtigt werden. Die Ergebnisse dieses Rechenlaufs werden vor der Verbandsversammlung im Juni 2020 vorliegen, sie werden jedoch nicht abschließend sein, da einige Anpassungen nicht in diesem Zeitfenster vorgenommen werden können. Ziel der Optimierungsphase ist es, den NKI deutlich über 1,0 zu heben.

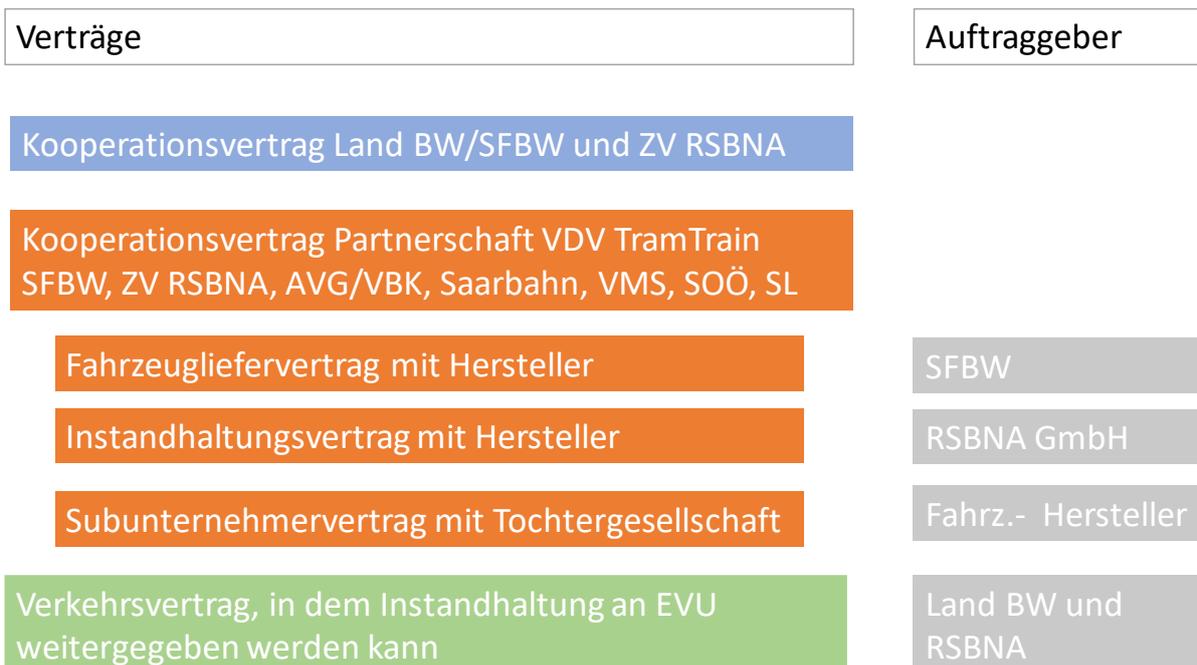
An die beschriebene Optimierungsphase wird sich eine umfangreiche Abstimmung mit den Zuwendungsgebern anschließen. Daher kann bis zum Beginn der Fahrzeugausschreibung keine abschließende Gewissheit zur Förderfähigkeit des Gesamtprojektes erreicht werden. Das sich hieraus ergebende Risiko ist in Kapitel 5 tiefer betrachtet.

## 2. Erläuterung Beschaffungsmodell und zu Grunde liegender Verträge

Die Beschaffung der TramTrain-Fahrzeuge in der Kooperation mit der SFBW über die Ausschreibung des VDV TramTrain Konsortium erfordert für den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb verschiedene Vertragsverhältnisse:

- **Kooperation mit dem Land Baden-Württemberg und seiner Tochteranstalt SFBW** zur gemeinsamen Beschaffung der Fahrzeuge für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und deren Einsatz für zukünftige Verkehre im Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb
- **Kooperation mit den Partnerunternehmen im Konsortium VDV TramTrain und der SFBW** zur gemeinsamen Ausschreibung der VDV TramTrains samt Instandhaltung. Auch die gemeinsame Begleitung der Produktion der Fahrzeuge ist beabsichtigt.
- Verträge mit dem Fahrzeughersteller zur **Fahrzeugausschreibung**, der Übertragung der **Instandhaltung** an den Fahrzeughersteller und die **Rückübertragung der Ausführung der Instandhaltungsarbeiten** an den ZV RSBNA (Subunternehmervertrag), bzw. an seine noch zu gründende Tochtergesellschaft

Zu einem späteren Zeitpunkt wird gemeinsam mit dem Land-Baden-Württemberg eine Vergabe des Fahrbetriebs mit der Instandhaltung im Rahmen eines Verkehrsvertrags an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erfolgen. Hierzu sind die entsprechenden Verträge zu schließen. Dies umfasst neben dem Verkehrsvertrag auch die Verträge zur Verpachtung der Fahrzeuge an das EVU. Die grundsätzliche Einigung zu diesem Vorgehen wird in der Kooperationsvereinbarung mit Land BW und SFBW festgehalten, wobei die Klärung der Details einige Jahre vor der Betriebsaufnahme erfolgen kann.



Im Folgenden werden die einzelnen Verträge näher erläutert.

## 2.1. Kooperationsvereinbarung von Land Baden-Württemberg, SFBW und ZV RSBNA

Durch die Kooperation von Land Baden-Württemberg mit SFBW und Zweckverband RSBNA können bestmöglich Synergien aus den Stärken und Aufgaben des jeweiligen Partners bei der Beschaffung der 2-System-Fahrzeuge für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb genutzt werden.

Die Aufgabenverteilung stellt sich wie folgt dar:

- Die SFBW beteiligt sich an der Ausschreibung als Auftraggeberin des Fahrzeugliefervertrages für alle TramTrains der RSBNA. Sie wird Eigentümerin der Fahrzeuge und verpachtet diese während der Lebensdauer an Verkehrsunternehmen. Hierdurch können die günstigen Finanzierungskonditionen des Landes genutzt werden. Zudem ergibt sich hierdurch eine Risikoabsicherung, da gegenüber dem Hersteller eine Flexibilität in Bezug auf den zukünftigen Einsatzort gewahrt bleibt und bei Einvernehmen der Kooperationspartner eine vorübergehende oder dauerhafte Verschiebung von Fahrzeugen zwischen den Netzen der AVG (Karlsruhe/Heilbronn) und der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb möglich wird.
- Damit die SFBW zu günstigen Konditionen am Finanzmarkt agieren kann, werden die aufgenommene Kredite durch eine vollumfängliche Kapitaldienstgarantie des Landes-Baden-Württemberg abgesichert. Vor diesem Hintergrund und der Notwendigkeit der Sicherstellung des Einsatzes der Fahrzeuge im Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist weiterer Vertragspartner das Land-Baden-Württemberg.
- Zusammen mit der Lieferung der Fahrzeuge wird in der Ausschreibung zum VDV TramTrain die Instandhaltung der Fahrzeuge über die Lebensdauer ausgeschrieben (vgl. Kapitel 2.3.2). Auftraggeber des sich hieraus ergebenden Instandhaltungsvertrages wird der Zweckverband bzw. seine noch zu gründende Tochtergesellschaft. Diese tritt zudem als Subunternehmerin des Herstellers auf, der ihr im Subunternehmervertrag weitreichende Aufgaben im Rahmen der Instandhaltung zurücküberträgt. Dadurch liegt die Organisation der Instandhaltung bei der Region Neckar-Alb und sie kann diese auf die Bedürfnisse des Verkehrsbetriebs abstimmen und auf geänderte Bedürfnisse reagieren.
- Die Betreuung der Fahrzeugentwicklung und des Fahrzeugbaus werden SFBW und Zweckverband innerhalb der Kooperation mit den anderen Partnern des VDV TramTrains gemeinsam tragen. Dabei obliegt dem Zweckverband die Vertretung im Konsortium VDV TramTrain und die Definition der Vorgaben an die Fahrzeuge.
- Für die Fahrzeuge, deren Betriebskosten durch die kommunale Seite zu decken sind, werden Anträge auf eine 40%-ige Förderung nach der Schienenfahrzeugförderrichtlinie des LGVFG gestellt. SFBW und Zweckverband werden bei der Stellung dieses Antrages vertrauensvoll zusammenarbeiten.



Beschaffungs- und Lieferprozesses unter der Projektleitung der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK). Ziel der gemeinsamen Ausschreibung von 288 (Festbestellungen) bis 486 (inklusive Optionen) Tram-Train Fahrzeugen (Stand 07.05.2020) ist, erhebliche Einsparungen durch einen niedrigeren Stückpreis der Fahrzeuge im Vergleich zur getrennten Ausschreibung zu erzielen.

Die vertraglich vereinbarte Zusammenarbeit der Partner endet mit Abschluss des Vergabeverfahrens (durch Zuschlag oder Aufhebung des Vergabeverfahrens). Eine weitere Zusammenarbeit während der Fahrzeugkonstruktions- und -produktionsphase und über diesen Zeitpunkt hinaus in technischen Fragen, bei der Instandhaltung und bei der Zusammenarbeit mit dem Fahrzeughersteller wird angestrebt.

Bisher ist für die Belange der Fahrzeugbestellung für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die ENAG Mitglied und Vertragspartner in der Kooperation. Hier treten dann ZV RSBNA und SFBW in den Vertrag an Stelle der ENAG ein.

Zentrale Regelungen des Kooperationsvertrags VDV TramTrain mit Stand vom 07.05.2020 sind:

- Möglichkeit des Austritts bis 14 Tage vor dem Start des Vergabeverfahrens
- Möglichkeit, die Aufhebung der Ausschreibung bei Überschreiten einer zuvor festgelegten Wirtschaftlichkeitsgrenze einzufordern
- Kostenaufteilung zwischen den Projektpartnern (Bezugsgröße Fahrzeugbestellung Fest/Optionen)
- Entscheidungswege innerhalb der Kooperation
- Vorgehen bei Änderungen an Fahrzeuganzahl, Lieferzeitpunkt etc.

## 2.3. Verträge mit dem Fahrzeughersteller zur Fahrzeuglieferung

### 2.3.1. Fahrzeugliefervertrag

Im Fahrzeugliefervertrag werden alle die Fahrzeugkonstruktion, -bau und -lieferung betreffenden Regelungen getroffen. Vertragspartner für den Fahrzeugliefervertrag der Fahrzeuge der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ist die SFBW. Maßgebliche technische Grundlage für die Fahrzeugkonstruktion ist das gemeinsam mit den Partnern des VDV TramTrains entwickelte Lastenheft, welches Vorgaben zur technischen Ausgestaltung der Fahrzeuge definiert. Alle technischen Parameter, die speziell die Region Neckar-Alb betreffen, inklusive der Steilstreckentauglichkeit für bis 10% sind gewährleistet. Die Fahrzeuge sind weitestgehend baugleich mit den Fahrzeugen der AVG, so dass ein einfacher Fahrzeugtausch möglich ist. Die wesentlichen technischen Rahmenbedingungen wurden in Drucksache DS 2019-12 vom 03.12.2019 dargestellt (Anlage 1).

### 2.3.2. Instandhaltungsvertrag und Subunternehmervertrag

Es ist vorgesehen, den Fahrzeughersteller mit der Instandhaltung der Fahrzeuge zu beauftragen (Instandhaltungsvertrag). Dies ist inzwischen im Eisenbahnbereich eine übliche Vorgehensweise und hat die folgenden Vorteile:

- Der Hersteller hat einen Anreiz, die Konstruktion des Fahrzeuges wartungsfreundlich und langlebig auszulegen.
- Die Ersatzteilversorgung wird über die gesamte Lebensdauer gesichert.
- Es gibt weniger Streitpunkte bei der Frage, ob Fehler Garantiefälle sind.
- Erfahrungen aus dem Betrieb fließen an den Hersteller zurück und verbessern somit langfristig die Fähigkeiten des Herstellers.

Der Hersteller wiederum wird den ZV RSBNA, bzw. die noch zu gründende Tochtergesellschaft des Zweckverbandes mit der operativen Durchführung der Instandhaltung in der regionalen Werkstatt beauftragen (Subunternehmervertrag). Die Bereitstellung der Werkstatteinfrastruktur wird im Subunternehmervertrag ebenfalls übertragen. Die Tochtergesellschaft kann diesen Vertrag dann entweder selbst erfüllen, ausschreiben oder mit dem Verkehrsvertrag an ein EVU vergeben. Hierdurch bleiben

alle Optionen für die weitere Ausgestaltung des Betriebs offen und es kann die wirtschaftlichste Lösung gewählt werden. Falls die Tochtergesellschaft den Vertrag an ein EVU weitergibt, sind ihr die notwendigen Weisungsrechte zu sichern, um den Übergang auf ein weiteres EVU nach Ablauf des Verkehrsvertrages zu organisieren.

Diese Lösung hat sich in den vergangenen Monaten als deutlich vorteilhaft im Gegensatz zur – im Dezember noch als Alternative angedachten – Ausschreibung der kompletten Instandhaltungsleistungen an den Hersteller ohne Subunternehmer herausgestellt. Dies liegt daran, dass die betrieblichen Anforderungen (wann stehen welche Fahrzeuge zur Wartung zur Verfügung) für die gesamte Laufzeit des Instandhaltungsvertrags (16 Jahre mit zwei einseitigen Verlängerungsoptionen um je 8 Jahre) bereits jetzt zu definieren wären. Dies ist aufgrund des Aufbauprozesses, in dem sich das Netz der Regional-Stadtbahn befindet, nicht mit hinreichender Genauigkeit möglich. Zudem besteht das Land auf dieser Lösung, da hierdurch eine Einheitlichkeit zum im Netz der AVG verfolgten Ansatz bestehen bleibt.

Insgesamt ergibt sich durch diese zweistufige Vergabe der Instandhaltungsleistungen nach Stand 07.05.2020 folgende Aufgabenverteilung:

- Aufgaben, die in der Verantwortung des EVU verbleiben (und im Verkehrsvertrag vergeben werden)
  - Bereitstellung von Betriebsstoffen (Sand, Wasser, Öl, etc.) und Austausch von Abnutzungsteilen (z.B. Radprofilierung)
  - Instandsetzung nach Unfall und Vandalismus
  - Eventuelle Anpassungsarbeiten am Fahrzeug aufgrund geänderter Anforderungen
- Aufgaben, die im Rahmen des Instandhaltungsvertrags an den Hersteller vergeben werden
  - Technische Instandhaltung
  - Erfüllung der Lastenheft-Anforderungen über die gesamte Lebensdauer
  - Wirtschaftliche Verantwortung für die Instandhaltung
  - Ersatzteilversorgung
  - Durchführung technisch komplexer Arbeiten, die nicht in der regionalen Werkstatt durchführbar sind
- Aufgaben, die im Rahmen des Subunternehmervertrages wieder an die Tochtergesellschaft zurückgegeben werden
  - Durchführung der Instandhaltungstätigkeiten (Personal und Know-How bei der Tochtergesellschaft)
  - Organisation des Werkstattbetriebes (Welches Fahrzeug kommt wann an die Reihe)
  - Bau und Unterhalt des Werkstattgebäudes

Aus diesem Modell ergeben sich die folgenden Vorteile:

- Optimale Abstimmung der Instandhaltung auf die betrieblichen Belange
- Sicherung des Know-Hows in der Region
- Anpassungsfähigkeit an geänderte Rahmenbedingungen
- Sicherung des Werkstattstandortes, auch falls hier später Fahrzeuge eines anderen Herstellers gewartet werden
- Sicherung der Ersatzteilversorgung
- Zuständigkeit des Fahrzeugherstellers für die Wirtschaftlichkeit der Instandhaltung über die gesamte Lebensdauer

Entlang der oben genannten Punkte ist der Instandhaltungsvertrag ausgestaltet, der der Ausschreibung der TramTrains für die RSBNA zu Grunde liegen wird. In der Ausschreibung werden an den Erfahrungswerten der anderen Betreiber orientierte Platzhalter für die Werkstatt und ihre Ausstattung, die Stundensätze sowie die Anzahl und Qualifikation der Werkstattmitarbeiter eingesetzt. Die Tochtergesellschaft ist dafür verantwortlich, dass diese Platzhalter an die Werkstatt und das Personal erfüllt werden.

## 2.4. Ausschreibungsverfahren

Als Ausschreibungsform wurde ein Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb und europaweiter Ausschreibung durch das Konsortium VDV TramTrain gewählt. Die Federführung im Ausschreibungsverfahren übernehmen die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), wobei alle Konsortialpartner als Auftraggeber auftreten. Eine losweise Vergabe ist nicht vorgesehen.

Im Teilnahmewettbewerb wird die technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Bewerber abgefragt. Dabei soll insbesondere darauf geachtet werden, Hersteller zu finden, die Erfahrung mit der Durchführung von Zulassungsverfahren sowohl für Straßenbahnen wie auch für Eisenbahnen haben. Es sollen mehrere Unternehmen zum Verhandlungsverfahren zugelassen werden. Nach den Erfahrungen der Konsortialpartner gibt es eine überschaubare Anzahl an Unternehmen, die die Anforderungen eines solch umfangreichen Auftrags erfüllen können.

Im Verhandlungsverfahren können Vorschläge der Bieter zur Optimierung des Lastenheftes, des Designs, des Lieferplanes und der Vertragsentwürfe aufgenommen werden. Dadurch fließen Erfahrungswerte der Hersteller in die Fahrzeuge ein und es können wirtschaftlichere Lösungen aufgedeckt werden. Es sind mehrere Verhandlungsrunden vorgesehen.

Es soll derjenige Bieter den Zuschlag erhalten, der über alle Auftraggeber und die gesamte Laufzeit der Verträge das wirtschaftlichste Angebot abgegeben hat. Nach Beschluss des Lenkungskreises VDV TramTrain sollen der Preis (Fahrzeuglieferpreis, Instandhaltungspreis und Preise Ersatzteile) und Qualitätskriterien gewertet werden. Bei den Qualitätskriterien wird insbesondere auf die Themen Lärm, Fahrgastkomfort, Energieverbrauch und Zeitdauer betrieblicher Vorgänge geachtet.

Das gesamte Vergabeverfahren soll über die Vergabepattform der VBK abgewickelt werden, um eine rechtssichere Dokumentation sicherzustellen. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund des sehr hohen Gesamtwerts des Auftrags und des damit verbundenen Risikos von Nachprüfungsverfahren notwendig. Zuständige Vergabekammer für dieses Verfahren wäre das Regierungspräsidium Karlsruhe.

## 2.5. Rechtliche Begleitung

Das Konsortium VDV TramTrain wird bei der Erstellung aller Verträge und der rechtlichen Vergabeunterlagen intensiv durch die Kanzlei Heuking Kühn Lüer Wojtek (Düsseldorf) begleitet, die auf umfangreiche Referenzen bei der Beratung von Aufgabenträgern im ÖPNV bei der Fahrzeugbeschaffung verweisen kann. Diese Kanzlei übernimmt auch die Erstellung der Kooperationsvereinbarung mit dem Land BW und der SFBW im Auftrag des Landes Baden-Württemberg und des Zweckverbandes Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

Zusätzlich hat der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die Kanzlei BBG und Partner, Bremen mit der Prüfung der wesentlichen Vertragswerke auf die regionalen Belange beauftragt. Zudem profitiert die Regional-Stadtbahn durch die Prüfung der Verträge durch die Rechtsabteilungen und beauftragten Rechtsanwaltskanzleien der Konsortialpartner.

## 2.6. Zeitplan

Folgende Terminalschiene (Verschiebung der Bekanntmachung gegenüber Drucksache DS 2019-12) sieht der aktuelle Ausschreibungszeitplan des Konsortiums VDV TramTrain vor:

- |  |                    |
|--|--------------------|
| • Bekanntmachung der Ausschreibung                             | Juli 2020          |
| • Teilnahmewettbewerb  | 3. Quartal 2020    |
| • Eingang der indikativen Angebote mit Optimierungsvorschlägen | 1. Quartal 2021    |
| • Verhandlungsrunden   | 1.-3. Quartal 2021 |
| • Letztverbindliche Angebote, Gremienentscheidungen, Zuschlag  | 3.-4. Quartal 2021 |

Verzögerungen im Ausschreibungsprozess können sich u. a. durch Verzögerungen bei der Finalisierung der Ausschreibungsunterlagen, durch zusätzliche Verhandlungsrunden sowie durch Nachprüfungsverfahren ergeben.

Der in der Drucksache DS 2019-12 (Anlage 1) vorgestellt Gesamtzeitplan für Fahrzeugbeschaffung/bau ist weiterhin aktuell. Der Fahrzeuglieferplan des Gesamtprojektes sieht für die RSBNA die Lieferung der 30 Fahrzeuge der Festbestellung in den Jahren 2026 und 2027 sowie der 57 optional bestellten Fahrzeuge in den Jahren 2028-2032 vor. Insgesamt ergibt sich aktuell folgender Lieferplan:

Jahr	Fahrzeuge Fest	Fahrzeuge Option
2026	13	
2027	17	
2028		13
2029		18
2030		14
2032		12

Dieser Lieferplan kann sich durch die Optimierungsvorschläge der Bieter im Verhandlungsverfahren, durch Anpassungen zur Optimierung im Gesamtkonsortium oder durch Verzögerungen im Vergabeverfahren bis zur Zuschlagserteilung ändern. Ein verbindlicher Lieferplan wird mit dem Hersteller bei Zuschlagserteilung fixiert.

Der Gesamtprozess RSBNA erfordert neben den Fahrzeugen und der Streckeninfrastruktur eine Werkstatt zur Instandhaltung der TramTrain-Fahrzeuge des Zweckverbandes. Die Werkstatt muss mit Auslieferung der ersten Fahrzeuge fertiggestellt und voll funktionsfähig sein. Grundsätzlich sind dafür verschiedene Umsetzungsvarianten in Betracht zu ziehen. Dies sind:

- Nutzen einer bestehenden Werkstatt in zentraler Lage im Netz
- Errichtung einer Werkstatt und eigenständige Organisation des Werkstattbetrieb oder Verpachtung der Werkstatt an den zukünftigen Betreiber der Fahrzeuge (EVU). In diesem Fall muss zeitnah mit der Standortsuche begonnen werden.
- Übertragung von Bau, Errichtung und Werkstattbetrieb an zukünftigen Betreiber der Fahrzeuge (EVU). Auch in diesem Fall ist davon auszugehen, dass zeitnah ein Grundstück gesucht werden muss.

Anfang 2022 muss auf Grundlage einer Betrachtung der Wirtschaftlichkeit der entsprechende Variantenentscheid getroffen sein und dieser Prozess gestartet werden.

Für diesen Prozess ist ein Zeitraum von 4 Jahren einzuplanen. Der Personalaufbau inklusive Schulung für die Wartung der Zweisystemfahrzeuge muss Anfang 2025 angegangen werden.

### 3. Organisatorische Auswirkungen Zweckverband

Für die Umsetzung der dargestellten Vertragslandschaft zur Teilnahme an der gemeinsame Ausschreibung Fahrzeugbeschaffung VDV TramTrain ist die Schaffung entsprechender organisatorischer Rahmenbedingungen durch den ZV RSBNA erforderlich. Dies umfasst eine Satzungsänderung zur Aufnahme der entsprechenden Aufgabe in die Verbandssatzung und die Gründung einer Tochtergesellschaft zur Durchführung der wirtschaftlichen Tätigkeiten im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung.

#### 3.1. Änderung der Verbandssatzung

In der Verbandssatzung des Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA) ist die Fahrzeugbeschaffung bisher noch nicht als explizite Aufgabe des Zweckverbands (vgl. § 2 der Verbandssatzung) übertragen worden. Daher ist eine Satzungsänderung notwendig, in der dem Zweckverband alle Maßnahmen zur Vorbereitung und Durchführung des Verkehrsbetriebs übertragen werden. Die entsprechenden Ausführungen und zugehörigen Beschlüsse finden sich in Drucksache DS 2020-2. Dieses Vorgehen ist mit der Kommunalaufsicht (Regierungspräsidium Tübingen) abgestimmt.

## 3.2. Gründung Tochtergesellschaft

Bereits bei der Gründung des Zweckverbandes wurde durch die rechtlichen Berater (u.a. Dr. Beckmann, VOELKER und Partner, Reutlingen) darauf hingewiesen, dass mit der Übernahme wirtschaftlicher Tätigkeiten die Ergänzung des Zweckverbandes durch eine operativ ausführende GmbH große Vorteile bietet (vgl. DS Nr. IX-0606 Kreistag Reutlingen, DS Nr. 123/18 Kreistag Tübingen, DS KT-Nr. 54/2018 Kreistag Zollernalbkreis, DS 18/029/04 Gemeinderat Reutlingen, DS 385/2018 Gemeinderat Tübingen und DS Nr. IX-102 Verbandsversammlung Regionalverband). Sie ist entsprechend in § 2 Abs. 5 der Verbandssatzung bereits angelegt. Dieser Fall tritt durch den Eintritt in die Fahrzeugbeschaffung und die Werkstattbereitstellung ein. Daher soll die Gründung dieser GmbH im Laufe des Ausschreibungsverfahrens erfolgen, sodass sie während des laufenden Verfahrens den Platz des Zweckverbandes in der Ausschreibung übernehmen kann.

Die Tochtergesellschaft wird eine eigenständige rechtliche Einheit. Dies vereinfacht die Organisation und erleichtert eine klare Abgrenzung zwischen Zweckverband und der operativ tätigen Tochtergesellschaft.

Die Gründung einer GmbH bietet neben den allgemeinen Vorteilen (schnellere Entscheidungswege, steuerlich klare Abgrenzung des wirtschaftlichen Betriebs, engere Verschwiegenheitsvorschriften und höhere Flexibilität, Beschränkung Haftung) insbesondere den Vorteil, dass eine Ausgliederung von Geschäftsteilen möglich ist. Dies wird dann relevant, wenn Verkehrsbetrieb, Infrastrukturbetrieb und Betrieb von Serviceeinrichtungen in getrennten Gesellschaften geführt werden sollen. Eine entsprechende Anforderung könnte sich beim Betrieb von Streckenteilen nach EBO vorbehaltlich einer genaueren Prüfung auf die Ausnahmeregelungen des § 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) unter anderem aus der EU-Richtlinie 2016/2370 und dem ERegG ergeben.

Ebenso ermöglicht die Gründung einer Tochtergesellschaft eine höhere Flexibilität in Bezug auf die Beteiligung Dritter an der Gesellschaft. Damit bleibt die Möglichkeit einer Inhouse-Vergabe erhalten unabhängig davon, ob zu einem späteren Zeitpunkt die Landkreise entscheiden, die Aufgabenträgerschaft für die BOStrab-Strecken der Regional-Stadtbahn auf den Zweckverband zu übertragen oder selbst auszuüben.

Die Tochtergesellschaft soll im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung zunächst als Auftraggeberin des Instandhaltungsvertrages und als Auftragnehmerin des Subunternehmervertrages auftreten. Damit wird sie auch die Bereitstellung der Werkstatt und die damit verbundenen wirtschaftlichen Tätigkeiten übernehmen. Im Weiteren ist sowohl die Weiterentwicklung zu einem regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen wie auch die Weitergabe der Instandhaltungsverträge im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens organisationsrechtlich denkbar. Die Durchführung weiterer wirtschaftlicher Tätigkeiten im Rahmen des Projektes Regional-Stadtbahn durch die Tochtergesellschaft bleibt unbenommen.

Die Gründung dieser Tochtergesellschaft des ZV RSBNA ist während des Ausschreibungsverfahrens notwendig, damit sie die Zuschlagsentscheidung treffen kann. Entsprechend dem aktuellen Ausschreibungsterminplan ist die Umsetzung bis zum 1. Halbjahr 2021 erforderlich.

## 4. Finanzielle Auswirkungen

Die Teilnahme an der Fahrzeugausschreibung führt zu folgenden finanziellen Auswirkungen, die im nachfolgenden Kapitel, soweit derzeit absehbar, dargestellt sind:

- Direkte Kosten der Teilnahme an der Ausschreibung
- Kosten der Gründung der Tochtergesellschaft
- Laufende Kosten während der Lebensdauer der Fahrzeuge

### 4.1. Kosten der Ausschreibung

Wie bereits in der Drucksache zur Beschaffung VDV Tram Train vom 03.12.2019 (Anlage 1) dargestellt, führt die Teilnahme an der Ausschreibung zu unmittelbaren Kosten für die rechtliche und

technische Begleitung sowie das benötigte Projektteam beim Konsortialführer VBK. Für diese Positionen kann ab Veröffentlichung bis zur Vertragsunterzeichnung von Kosten für das Gesamtkonsortium in einer Größenordnung von schätzungsweise ca. 1,8 Mio. Euro ausgegangen werden. Anteilig davon sind durch die Partner der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ca. 360.000 Euro zu tragen. Dieser Betrag soll zwischen dem ZV RSBNA und dem Land Baden-Württemberg aufgeteilt werden, wobei der genaue Aufteilungsschlüssel bisher nicht feststeht (soll bis 19.06.2020 feststehen). Aktuell kann von einer Aufteilung entsprechend des in der Kooperationsvereinbarung festgeschriebenen Schlüssels und damit von einem Kostenanteil von 20% bzw. knapp 100.000 Euro durch den Zweckverband ausgegangen werden. Hinzu kommen Kosten, die regional zur Beantwortung von Bierrückfragen sowie zur fachlichen und rechtlichen Begleitung des Verhandlungsverfahrens anfallen. Hierfür werden externe Beauftragungen an eine Rechtsberatung und an die ENAG sowie je nach Verfahrensentwicklung an weitere Dritte anfallen. Sie werden aktuell mit weiteren 80.000 Euro abgeschätzt.

Die Kosten der Ausschreibung sind – wie auch die bis zur Bekanntmachung angefallenen ausschreibungsbezogenen Kosten – im Nachtrag zum Wirtschaftsplan (vgl. DS-2020-3) vorgesehen.

#### **4.2. Kosten der Gründung der Tochtergesellschaft**

Für die Gründung einer Tochter-GmbH ist ein Stammkapital von mindestens 25.000 Euro erforderlich.

Hinzu kommen Kosten für die rechtliche Begleitung bei der Erarbeitung des Gesellschaftsvertrages, die mit ca. 10.000 Euro abgeschätzt werden. Ebenfalls fallen Gründungskosten und weitere Nebenkosten von schätzungsweise 5.000 Euro an. Die Gründung der Tochtergesellschaft führt zu laufenden Ausgaben in Höhe von ungefähr 5.000 Euro jährlich für die Rechnungsführung und Erstellung des Jahresabschlusses.

Die Mittel stehen im Wirtschaftsplan 2020 zur Verfügung.

#### **4.3. Laufende Kosten während der Lebensdauer der Fahrzeuge**

Die Fahrzeugbestellung ist die erste große Investition für den späteren Verkehrsbetrieb der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Dieser wird – wie beim SPNV-Betrieb (Schienenpersonennahverkehrsbetrieb) in Deutschland üblich – zu einem wesentlichen Teil durch Betriebskostenzuschüsse seitens des Landes durch Regionalisierungsmittel des Bundes und der kommunalen Seite zu finanzieren sein, da die Fahrgeldeinnahmen nur einen Teil der Betriebskosten decken können. Um eine transparente Kostenzuteilung auf die verschiedenen Finanztöpfe zu ermöglichen, werden alle Investitionen aktuell zwischenfinanziert und später über Pachtverträge bzw. die Kostensätze des Subunternehmervertrages im Instandhaltungsmodell refinanziert.

Damit entstehen aus der Entscheidung zur Fahrzeugbestellung die folgenden Kostenpositionen für den späteren laufenden Betrieb:

- Investitionskosten in die Fahrzeuge. Diese beinhalten die Kosten für die technische Begleitung des Bauprozesses und den Abnahmeprozess. Die Fahrzeuge werden über 25 Jahre abgeschrieben und zu Kreditkonditionen des Landes finanziert. Hinzu kommt ein jährlicher Verwaltungs- und Risikozuschlag, der die Kosten der SFBW für das technische Controlling und die Verwaltung der Fahrzeuge deckt.
- Kilometerpreis für die Instandhaltung (inkl. Kosten für die Werkstatt und deren Betrieb)

Die weiteren Betriebskosten für den Verkehrsbetrieb (Fahrpersonal, Energiekosten, Infrastrukturkosten, Nebenkosten) können ebenso wie die Fahrgeldeinnahmen und weiteren Zuschüsse aktuell nicht zuverlässig abgeschätzt werden.

Für die Bereitstellung der Werkstatt können zum aktuellen Zeitpunkt die Kosten noch nicht abschließend abgeschätzt werden. Die Errichtung einer Werkstatt für Stadtbahnfahrzeuge ist im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) förderfähig. Die Gesamtkosten bei einem kompletten Neubau einer Werkstatt im Endausbauzustand (Auslegung für die Wartung und Instandhaltung von 87 Fahrzeugen) samt Abstellanlagen und Anbindung ans Schienennetz kann grob im

Bereich um 25 Mio. Euro abgeschätzt werden. Die Fördersumme bei LGFVG liegt aktuell bei 50% der zuwendungsfähigen Kosten. Bei der Betrachtung ist zu berücksichtigen, dass diese Kosten in die oben genannten Kilometerpreis für die Instandhaltung einfließen und im Rahmen der Vergabe der Verkehrsleistungen refinanziert werden. Dies entspricht der üblichen Verrechnung bei Ausschreibungen im Bus- und Bahnverkehr. Die für die Bereitstellung der Werkstatt wirtschaftlichste Lösung wird entsprechend der in Kapitel 2.6 skizzierten Fälle ermittelt.

Durch die Beteiligung am Konsortium VDV TramTrain reduzieren sich die Kosten im Vergleich zu einer getrennten Beschaffung aufgrund der realisierten Einsparmöglichkeiten deutlich. Damit reduzieren sich über die gesamte Lebensdauer der Fahrzeuge die notwendigen Betriebskostenzuschüsse der öffentlichen Hand. Die Verteilung der regionalen Betriebskostenzuschüsse wird über den aktuell in Erarbeitung befindlichen Kostenschlüssel geregelt werden.

Falls die Refinanzierung der Fahrzeuge durch Verpachtung nicht möglich sein sollte, haftet der Zweckverband gemäß der Kooperationsvereinbarung mit dem Land BW und der SFBW für den Kapitaldienst von 6 der 30 Fahrzeuge. Dieser Fall tritt insbesondere dann ein, falls keine Neubaustrecke nach BOStrab gebaut wird und auch kein alternativer Einsatzort für die Fahrzeuge gefunden werden kann. Die Eintrittswahrscheinlichkeit einer solchen Situation über lange Zeiträume kann angesichts der aktuellen Fahrzeugknappheit im Schienenverkehr in Deutschland als gering bewertet werden. Instandhaltungskosten fallen in diesem Fall voraussichtlich nur in sehr geringem Maße an. Daher ergibt sich eine höchstmögliche Belastung von bis zu rund 130.000 Euro je Monat, in dem die Fahrzeuge nicht eingesetzt werden können, die durch den ZV RSBNA bzw. seine Verbandsmitglieder zu übernehmen wäre.

Diese Kosten können frühestens im Jahr 2026 mit der Lieferung und Inbetriebsetzung der Fahrzeuge auf den ZV RSBNA zukommen, da die Zahlungen für Zins und Tilgung der Kredite erst zu diesem Zeitpunkt starten. Bis zu diesem Zeitpunkt entstehen dem ZV RSBNA im Wesentlichen die Kosten für die Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung, welche anteilig mit der SFBW aufgeteilt werden soll. Entsprechend werden im Wirtschaftsplan des ZV RSBNA in den Jahren 2020 und 2021 Aufwendungen vorzusehen sein. Bis zur Regelung des Kostenschlüssels für das Gesamtprojekt nach Beschlussvorschlag Nr. 6 werden die Kosten der Fahrzeugbeschaffung im Sinne der Absichtserklärung vom 30.05.2014 entsprechend des Einsatzgebiets der TramTrains vorfinanziert.

Die Übernahme des Kapitaldienstes stellt eine Verpflichtung aus Gewährvertrag dar, welche nach § 88 GemO einer Einzelgenehmigung durch die Kommunalaufsicht (Regierungspräsidium Tübingen) bedarf.

## 5. Risikobetrachtung regionale Belange, Ausstiegsmöglichkeiten

In der Ausgestaltung des Beschaffungsmodelles wurde darauf geachtet, die Risiken für die Region zu minimieren. Hierzu dient zum Beispiel die gemeinsame Beschaffung mit dem Land Baden-Württemberg, die eine Flexibilität in Bezug auf den vorübergehenden oder dauerhaften Einsatz von Fahrzeugen im Netz der AVG ermöglicht. Auf Wunsch des Landes-Baden-Württemberg soll geprüft werden, ob das schon sehr günstige Verhältnis von Festbestellungen zu Optionen (30 zu 57) noch weiter in Richtung Optionen verändert werden kann. Nach Auskunft der juristischen Berater könnte dies in den Verhandlungen im Rahmen des Vergabeverfahrens mit den Fahrzeugherstellern möglich sein. Entsprechend sieht der Kooperationsvertrag zwischen Land/SFBW und ZVRSBNA vor, dass soweit möglich und zweckmäßig im Vergabeverfahren die Festbestellung der auf den ZV RSBNA entfallenden Fahrzeuge in eine Option umgewandelt werden soll.

Ebenfalls der Risikominimierung für die Region Neckar-Alb dient die hohe Zahl an optional bestellbaren Fahrzeugen. Diese wird erst durch die Kooperation im Konsortium VDV TramTrain möglich. Hierdurch werden die Risiken für den Fall minimiert, dass Teile des Gesamtprojektes nicht oder nicht zum jetzt vorgesehenen Zeitpunkt fertiggestellt werden.

Einer Ausschreibung dieser Komplexität immanent ist das Risiko, dass die Angebote nicht den Preisvorstellungen der Auftraggeber entsprechen. Dies gilt umso mehr als dass der Markt für Eisenbahnfahrzeuge ein Oligopol darstellt. Für den Fall, dass dies zur Möglichkeit der Aufhebung der Ausschreibung aufgrund von Unwirtschaftlichkeit gemäß § 63 VgV führt, haben die Kooperationspartner im VDV TramTrain vereinbart, dass jedes Konsortialmitglied die Aufhebung verlangen kann, falls der resultierende Preis über der Wirtschaftlichkeitsgrenze des jeweiligen Betreibers liegt.

Durch die Kooperationsvereinbarung mit dem Land werden die Risiken zwischen Land und Region entsprechend des Anteils von 6/30 an der Festbestellung geteilt. Dadurch übernimmt die Region 6/30 des Risikos für den Fall, dass für Fahrzeuge keine Verpachtung möglich ist. Dies tritt zum Beispiel dann ein, wenn die BOStrab-Strecken verspätet gebaut werden und sich kein alternativer Einsatzort der Fahrzeuge findet. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos kann aktuell als gering abgeschätzt werden, da im Allgemeinen eine Knappheit von Eisenbahnfahrzeugen besteht und durch die Fertigstellung von Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ein Einsatz eines Großteils der Fahrzeuge in der Region möglich ist. Ihm gegenüber steht die Chance durch die kurzfristige Vermietung der Fahrzeuge höhere Pachteinahmen zu erzielen als eingeplant. Auch die weiteren Kosten- und Prozessrisiken der Ausschreibung werden mit dem Land nach diesem Schlüssel geteilt.

Mit der Verpflichtung zur Bereitstellung der Werkstatt und des notwendigen Personals der Werkstatt sind für die Region die entsprechenden Risiken verbunden. Durch die Verpflichtung, die Fahrzeuge in dieser Werkstatt zu warten, sind die Einnahmen durch die Werkstatt im Wesentlichen garantiert. Sollten die real entstehenden Kosten von den aktuell angenommenen Stundensätzen der Instandhaltungsleistung abweichen, entsteht ein Verlust bzw. Gewinn bei der Tochtergesellschaft des Zweckverbands. Um das resultierende Wirtschaftsergebnis für die Region zu optimieren, sollen daher die bekannten Erfahrungswerte anderer Werkstattbetreiber mit einem entsprechenden Risikoaufschlag zu Grunde gelegt werden. Bis zur Lieferung der ersten Fahrzeuge muss eine Werkstatt in der Region mit der Fähigkeit TramTrains zu warten vorhanden sein. Dafür müssen die Standortsuche und Planung einer Werkstatt frühzeitig begonnen werden. Im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung werden aktuell entsprechende Überlegungen an Standortvoraussetzungen und Ausstattung zusammen mit der AVG vorgenommen. Aufgrund der regionalen Verbundenheit hat der Zweckverband bessere Chancen einen geeigneten Werkstattstandort zu finden als dies bei einem wettbewerblich ermittelten Unternehmen der Fall wäre.

Durch die lange Vertragslaufzeit sowohl des Liefervertrags als auch des Instandhaltungsvertrages kommt dem Risiko einer Insolvenz des Fahrzeugherstellers eine besondere Bedeutung zu. In der Bauphase werden die jeweiligen Anzahlungen durch Bürgschaften abgesichert, sodass das finanzielle Risiko minimiert werden kann. In der Instandhaltungsphase wird durch das große Konsortium das Risiko einer Unterbrechung der Ersatzteilversorgung insofern minimiert, dass eine verteilte Lagerhaltung der Ersatzteile besteht und dass die notwendigen Stückzahlen für eine wirtschaftliche Nachfertigung von Teilen erreicht werden.

Aufgrund der langen Vorlaufzeit der Fahrzeugbeschaffung ist diese zeitkritisch und sollte vor dem Erreichen von Baurecht und Förderzusagen für die Infrastruktur angegangen werden, um dem Ziel einer zügigen Umsetzung der Regional-Stadtbahn nachzukommen. Hierdurch entstehen weitergehende Risiken, da die Förderfähigkeit des Gesamtprojektes nach der derzeit laufenden Aktualisierung der Standardisierten Bewertung unter den aktuellen Rahmenbedingungen und beim bisher vorgesehenen Infrastrukturmumfang noch nicht nachgewiesen ist (siehe Kapitel Ausgangslage).

In einer Risikomatrix wurde die Handlungsalternative, jetzt nach dem hier vorgestellten Vorgehen Fahrzeuge zu bestellen, gegenüber der Alternative, erst in einigen Jahren außerhalb des Konsortiums VDV TramTrain Fahrzeuge zu bestellen, dargestellt. Dies geschieht vor dem Hintergrund der drei möglichen Szenarien „Keine Umsetzung der Neubaustrecken“, „Umsetzung eines Teils der Neubaustrecken“ und „Umsetzung des Gesamtprojektes“. Falls das Szenario „Keine Neubaustrecken werden umgesetzt“ eintritt, bevor die getrennte Ausschreibung gestartet wird (z.B. da die Optimierung der Standardisierten Bewertung kein Ergebnis des NKI über 1,0 ergibt), vermeidet die zweite

Handlungsalternative das mögliche Risiko, keinen alternativen Einsatzort für die Fahrzeuge zu finden. Demgegenüber hat das Vorgehen, jetzt Fahrzeuge zu bestellen deutliche Kosten- und Prozessvorteile (gemeinschaftliches Ausschreibungsverfahren und Produktionsbegleitung) in den Szenarien, in denen ein Teil der Neubaustrecken oder das komplette Streckennetz umgesetzt wird.

## 6. Weitere Vorgehensweise

Der Eintritt in die Kooperation VDV TramTrain sowie die Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg und der SFBW wird schnellstmöglich erfolgen. Dadurch ist eine zeitnahe Veröffentlichung der Ausschreibung im Juli 2020 möglich.

Über den Verlauf der Ausschreibung wird regelmäßig in den Gremien des Zweckverbandes berichtet werden.

Die Gründung der Tochtergesellschaft ist für Ende 2020/Anfang 2021 vorgesehen und wird dann gesondert in der Verbandsversammlung beraten werden.

### Anlagen:

Anlage 1: Drucksache DS2019-12 Fahrzeugbeschaffung VDV TramTrain mit Aktualisierungen auf Status Quo

Anlagen 2-5: nichtöffentlich

## ZV RSBNA Drucksache 2019-12

Verbandsversammlung

03.12.2019

öffentlich

[mit Änderungen als Anlage zur Drucksache für die Verbandsversammlung am 19.06.2020](#)

### Tagesordnungspunkt 4:

Fahrzeugbeschaffung VDV TramTrain

### Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung stimmt dem Vorgehen der Verwaltung zu, die Teilnahme an der Ausschreibung VDV TramTrain vorzubereiten
2. Sie beauftragt die Verwaltung, mit dem Land Baden-Württemberg in Verhandlungen über eine verbindliche Vereinbarung zur Durchführung der Bestellung samt Finanzierung der Fahrzeuge einzutreten und auf Grundlage des Ergebnisses die Beschlussfassung der Verbandsversammlung vorzubereiten.
3. Die Verwaltung wird weiter beauftragt, die konkreten finanziellen Auswirkungen nach Vorliegen der verbindlichen Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg in einem Nachtrag zum Wirtschaftsplan vorzubereiten und diesen der Verbandsversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

*Aktualisierung April 2020: Die Beschaffung erfolgt über die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW), welche somit auch Eigentümerin der Fahrzeuge wird. Hierzu ist seitens des Zweckverbands der Kapitaldienst für sechs Fahrzeuge gegenüber dem Land im Innenverhältnis zu besichern. Da sich hieraus keine konkreten Zahlungsströme ergeben, kann die erwartete umfangreiche Anpassung des Wirtschaftsplans entfallen. Es ist lediglich eine Anhebung der Umlage zur Finanzierung der im Jahr 2020 unmittelbar anfallenden Ausschreibungskosten um 200.000 Euro notwendig.*

### Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

-

### Sachdarstellung/Begründung:

#### Anlass der Fahrzeugbestellung

Die Besonderheit des Projekts Regional-Stadtbahn ist, analog zum sogenannten Karlsruher Modell, umsteigefreie Verbindungen zwischen bestehenden Eisenbahnstrecken und neu zu errichtenden Straßenbahnstrecken zu schaffen. Für beide Schienenverkehrsarten gelten unterschiedliche technische und regulatorische Vorgaben.

## Anlage 1 zu DS 2020-1

Entsprechend ist zur Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb neben der Errichtung der entsprechenden Infrastruktur auch das Vorhandensein von Schienenfahrzeugen notwendig, die sowohl die technischen Vorgaben von Eisenbahnen erfüllen wie auch als Straßenbahnen auf Innenstadtstrecken zugelassen sind. Entsprechende Fahrzeuge werden als „Zweissystemfahrzeuge“ oder auch TramTrains bezeichnet.

Die als Straßenbahnstrecken geplanten Strecken sind die Innenstadtstrecken von Reutlingen und Tübingen, die Gomaringer Spange und die Strecke Pfullingen-Engstingen. Verbunden werden diese mit den Eisenbahnstrecken des Moduls 1 (Ammertalbahn, Neckar-Alb-Bahn, Ermsstalbahn), der Oberen Neckarbahn und der Zollern-Alb-Bahn.

Derzeit sind am Markt keine Zweissystemfahrzeuge verfügbar. Es gibt nur wenige Verkehrsbetriebe, die Zweissystemfahrzeuge für ihren Betrieb einsetzen. Aufgrund des geringen Marktvolumens und den besonderen Anforderungen an die Ausgestaltung erfolgt eine Entwicklung entsprechender Fahrzeuge nur auf Grundlage verbindlicher Nachfrage (z.B. durch Ausschreibungen) und nicht wie bei reinen Eisenbahn- oder Straßenbahnfahrzeugen als industrieseitige Eigenentwicklung. Zudem besteht ein konstruktiver Mehraufwand, um die Anforderungen aus den technischen Regelwerken von Straßenbahnen wie auch von Eisenbahnen zu erfüllen. Ebenfalls müssen die Zweissystemfahrzeuge für beide Systeme zugelassen werden, was einen höheren Aufwand bei den Zulassungsverfahren bedeutet. Entsprechend ergeben sich sehr lange Lieferzeiten (ca. 5 Jahre ab Beginn der Ausschreibung), sodass die Fahrzeugbestellung einen kritischen Pfad für eine möglichst zügige Umsetzung der Regional-Stadtbahn darstellt.

### Möglichkeit der Beteiligung im Konsortium VDV TramTrain

Um bei der kostenintensiven Neuentwicklung von Zweissystemfahrzeugen Synergien zu nutzen, haben sich mehrere Betreiber solcher Fahrzeuge aus Deutschland und Österreich zum Konsortium „VDV TramTrain“ zusammengeschlossen. Die Idee zur Kooperation wurde im Rahmen der Zusammenarbeit in einer entsprechenden Arbeitsgruppe des „Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen“ (VDV) entwickelt und seither auch vom VDV unterstützt. Das Konsortium umfasst folgende Unternehmen:

- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), Karlsruhe
- Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), Karlsruhe
- Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS), Chemnitz
- Saarbahn, Saarbrücken
- Schiene Oberösterreich, Linz
- Land Salzburg bzw. Salzburg AG, Salzburg
- Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG), Bad Urach



Diese Unternehmen erarbeiten bereits seit 2017 gemeinsame Ausschreibungsunterlagen (inkl. einem abgestimmten technischen Lastenheft). In dem Konsortium hat die ENAG im Auftrag der Verbandsmitglieder des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb die Belange der Regional-Stadtbahn eingebracht. Falls die Region Neckar-Alb sich weiter an dem Konsortium beteiligt, ist zu Beginn der Ausschreibung vorgesehen, dass der Zweckverband Regional-Stadtbahn den Platz der ENAG im Konsortium übernimmt.

Die Konsortialpartner haben im März 2019 eine Kooperationsvereinbarung geschlossen, um das gemeinsame Vorgehen zur Ausschreibung der Fahrzeuge abzustimmen. Der Prozess wird

## Anlage 1 zu DS 2020-1

durch ein Projektbüro bei der AVG geleitet, der Aufwand für Projektleitung, Berater und Prozess gemeinsam getragen. Es wird unterstützt durch die Firma PROSE AG für die Erarbeitung des technischen Lastenhefts, die Firma URBANIA Traffic Solutions bei der Ausarbeitung der Verträge und Dokumente zur Instandhaltung, die Kanzlei Oppenländer bei kartellrechtlichen Fragestellungen, die Kanzlei Heuking Kühn Lüer Wojtek bei der rechtssicheren Gestaltung der Ausschreibungsunterlagen und die Firma TRICON Design AG aus Kirchentellinsfurt bei der Erstellung des Design Booklets.

In der Gesamtheit beabsichtigen die Partner des VDV TramTrains inklusive von Optionen ~~300-450~~ ca.475 Zweisystemfahrzeuge zu beschaffen. Damit ergibt sich ein für die Fahrzeugindustrie interessantes Volumen für die Entwicklung entsprechender Fahrzeuge und die Teilnahme an der Ausschreibung.

### Vorteile der Teilnahme an der Ausschreibung des VDV TramTrains

Durch die gemeinsame Ausschreibung können die Fixkosten der Ausschreibung, der Entwicklung und Zulassung auf eine große Anzahl von Fahrzeugen aufgeteilt werden. Eine weitere Kostenersparnis wird durch das hohe Auftragsvolumen erhofft. Die kartellrechtliche Zulässigkeit des Vorgehens wurde zu Beginn der Kooperation von der Kanzlei Oppenländer in Abstimmung mit dem Bundeskartellamt geprüft und bestätigt. Im Ergebnis werden deutlich reduzierte Kosten je Fahrzeug im Vergleich zu jeweils getrennten Ausschreibungen erwartet (Schätzungen gehen von einem Einsparpotential von bis zu 1 Mio. € je Fahrzeug bzw. 20% aus). Das gesammelte Wissen aus dem bisherigen Betrieb von Zweisystemfahrzeugen der Kooperationspartner wird in die Ausschreibung eingebracht, sodass optimierte Fahrzeuge beschafft werden.

Im Rahmen der Ausschreibung wird nicht nur die Beschaffung der Fahrzeuge, sondern auch die Instandhaltung für bis zu 32 Jahre durch den Hersteller mit ausgeschrieben (siehe unten). Dieses Vorgehen wird mittlerweile regelmäßig bei Beschaffungen von Schienenfahrzeugen gewählt, da damit ein Anreiz für wartungsarme Konstruktion, langfristige Ersatzteilverfügbarkeit und Fehlerlösung gesetzt wird.

### Vorteile für die Region Neckar-Alb

Für die Region Neckar-Alb hat eine Beteiligung am VDV TramTrain zahlreiche Vorteile:

- es kann auf die Erfahrungen bestehender Betreiber zurückgegriffen werden
- die Komplexität einer Ausschreibung von Zweisystemfahrzeugen inklusive der dann notwendigen Begleitung von Bau und Zulassung muss nicht allein getragen werden
- die Kooperation in dem großen Konsortium ermöglicht es, eine sehr hohe Anzahl an später zu beauftragenden Optionen im Vergleich zu den Festbestellungen zu erhalten. Dies gilt insbesondere im Zusammenspiel mit der ebenfalls in Baden-Württemberg beheimateten AVG und der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW). Hierdurch wird eine den Ausbausritten der Regional-Stadtbahn entsprechende stufenweise Fahrzeugbestellung ermöglicht. Das Risiko zu geringer oder zu umfangreicher Bestellung wird minimiert.
- über die Kooperation der ~~5-7~~ 7 Partner ist die Möglichkeit gegeben, eng bei der Instandhaltung zusammenzuarbeiten und auf die Erfahrungen der jeweiligen Partner zurückgreifen zu können. Ebenso kann für bestimmte Instandhaltungsmaßnahmen

## Anlage 1 zu DS 2020-1

auch mit Partnern aus dem Konsortium zusammengearbeitet werden und diese in deren Werkstätten durchgeführt werden. Dies kann insbesondere für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb durch die räumliche Nähe zum größten Betreiber von Zweisystemfahrzeugen, der AVG, von großem Vorteil sein.

- die Kooperation hat auch einen positiven Einfluss auf die Betriebskosten und kann diese über die gesamte Laufzeit senken. Zudem wirkt es sich positiv auf die Qualität und Verfügbarkeit der Fahrzeuge aus.

Aufgrund dieser Vorteile haben die Zweckverbandsmitglieder in den Jahren 2017-2019 die ENAG für die Mitarbeit am VDV TramTrain bezuschusst. Damit wurde erreicht, dass die Belange der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bei der Erarbeitung des technischen Lastenhefts und der Ausschreibungsunterlagen berücksichtigt wurde. Durch diese vorausschauende Entscheidung besteht jetzt die Möglichkeit, an der Ausschreibung teilzunehmen.

### Technische und vertragliche Rahmenbedingungen

Das von den Kooperationspartnern erarbeitete Lastenheft sieht eine gemeinsame Grundvariante vor, die an die Bedürfnisse der jeweiligen Betreiber angepasst wird. Hierdurch kann eine möglichst hohe Übereinstimmung der Fahrzeuge auf technischer Seite und gleichzeitig eine Anpassung an die jeweils spezifischen Bedürfnisse erreicht werden.

Die Region Neckar-Alb weist insofern besondere Anforderungen auf, als dass die Innenstadtstrecke Tübingen und der Alaufstieg sehr steile Streckenabschnitte (Honauer Steige: 10% Steigung über 1,8 km) aufweisen. Dies stellt entsprechende Anforderungen an Antrieb und Bremssystem. Diese Anforderung konnte durch die ENAG in das Lastenheft eingebracht werden, sodass alle Fahrzeuge diese Steigung befahren können. Gleichzeitig ermöglicht diese Konfiguration ein sehr gutes Beschleunigungsverhalten. Um für die Innenstadtstrecke Tübingen geeignet zu sein, werden die Fahrzeuge durch enge Kurven (Radius 25 m) fahren können.

Die Variante für die Region Neckar-Alb sieht eine Einstiegshöhe von 55 cm vor, sodass sowohl an den neugeplanten Haltepunkten wie auch an vielen bestehenden Bahnsteigen barrierefrei ein- und ausgestiegen werden kann. Sie kann sowohl mit 750 V Gleichstrom (für Innenstadtstrecken) wie auch mit 15 kV Wechselstrom (für Eisenbahnstrecken) betrieben werden. Sie ist weitgehend baugleich mit der durch die AVG beschafften Variante, sodass eine enge Kooperation in der Instandhaltung möglich ist und sich die beiden Betreiber bei Fahrzeugengpässen aushelfen können.

Bei der Ausstattung der Fahrzeuge sind die Vorgaben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg zu berücksichtigen. Das Land Baden-Württemberg ist für einen Großteil der zukünftigen Fahrzeugkilometer Aufgabenträger. Seine Anforderungen können durch die Kooperation von AVG und RSB einheitlich in allen Zweisystemfahrzeugen für Baden-Württemberg, quasi dem BW TramTrain, umgesetzt werden. Ausstattungsmerkmale, die hierfür zum Tragen kommen können, wie eine rollstuhlgerechte Toilette und eine angemessene Anzahl von Plätzen zur Fahrradmitnahme, sind berücksichtigt.

Im Übrigen soll eine möglichst weitgehende Übereinstimmung mit den Fahrzeugen der AVG erreicht werden, damit die Erfahrungen dieses langjährigen Betreibers der Region Neckar-Alb zu Gute kommen.

# Anlage 1 zu DS 2020-1

## Instandhaltung

Um Anreize für eine langfristig ausgelegte und wartungsfreundliche Konstruktion zu setzen und die Ersatzteilversorgung zu sichern, soll die Verantwortung für die Instandhaltung langfristig (möglichst bis zum Ende der Einsatzzeit der Fahrzeuge von in der Regel 32 Jahren) dem Hersteller übertragen werden. Hierzu wird gemeinsam mit dem Werkliefervertrag als Grundlage für die Fahrzeugbeschaffung ein Instandhaltungsvertrag über 16 Jahre geschlossen, der seitens des Betreibers zweimal um je 8 Jahre verlängert werden kann. Dieses Vorgehen wird inzwischen im Eisenbahnbereich häufig angewandt und hat sich bei einem Kooperationspartner (VMS) bewährt.

Es ist vorgesehen, dass der Hersteller wiederum die Werkstätten der Betreiber mit der operativen Durchführung der Instandhaltung beauftragt. Dadurch kann die Instandhaltung deutlich besser auf die betrieblichen Belange abgestimmt werden und das Know-How bleibt bei den Betreibern, sodass es nach Ablauf des Instandhaltungsvertrags weiter zur Verfügung steht. Ebenfalls kann leichter auf Veränderungen durch den Einsatz eigener Mitarbeiter reagiert werden, z.B. wenn sich Betriebszeiten und damit auch Zeitfenster für die Wartung über die Jahre verändern. Dieses Vorgehen ist auch dem Umstand geschuldet, dass die meisten anderen Kooperationspartner schon über eigene Werkstätten und Mitarbeiter verfügen.

~~Ergänzend wird auch eine Variante vorbereitet, bei der optional einer Instandhaltung durch Mitarbeiter des Herstellers angefragt wird. Diese Variante könnte von Interesse für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb sein. Mit dem Vorgehen wird auch aufgezeigt, welche Mehrkosten entstehen, sofern der Hersteller selbst die Instandhaltung durchführt. Dadurch bleiben bis zur Vertragsunterzeichnung (2020/2021) beide Möglichkeiten offen und es kann abgewogen werden, welche Lösung für unsere Region die beste Lösung ist.~~

[Aktualisierung April 2020: Inzwischen konnte das Modell mit Subunternehmer als das aktuell für die Region Neckar-Alb besser passende identifiziert werden. Ausführlich wird hierauf in der Drucksache zum 19.06.2020 eingegangen.](#)

In jedem Fall ist für die Regional-Stadtbahn ein geeigneter Betriebshof mit Werkstatt zu bauen. Die Anforderungen hierfür werden aktuell in einem Gutachten durch die AVG geklärt. Auf dieser Grundlage können sowohl die Rahmenbedingungen der Regional-Stadtbahn für die Ausschreibung der Instandhaltung spezifiziert wie auch im Anschluss eine Standortsuche durchgeführt werden.

## Benötigte Anzahl Fahrzeuge

Ziel der Ausschreibung ist, dass in Form von Optionen ausreichend Fahrzeuge für die Bedienung des gesamten Regional-Stadtbahn-Netzes beschafft werden können. Als Festbestellung sollen ausreichend Fahrzeuge beschafft werden, damit in einem ersten Schritt die Ermstalbahn, die Ammertalbahn, die Neckar-Alb-Bahn und der Abschnitt Reutlingen-Ohmenhausen bedient werden können. Dadurch wird sichergestellt, dass die auf Modul 1 übergangsweise eingesetzten Vollbahnfahrzeuge auf die Zollern-Alb-Bahn wechseln können und zudem, dass der erste BOStrab-Abschnitt bedient werden kann. Die weiteren Ausbauschritte sollen durch mehrere Optionspakete abgedeckt werden.

## Anlage 1 zu DS 2020-1

Aktuell wird durch den Zweckverband die in den einzelnen Schritten notwendige Anzahl an Fahrzeugen bestimmt. Vorläufig wird davon ausgegangen, dass ~~knapp über 30~~ Fahrzeuge als Festbestellung und ~~ca. 55~~57 Fahrzeuge als Optionen benötigt werden.

### Zeitplan Fahrzeuglieferung

Folgende Schritte sieht der Zeitplan des Konsortiums VDV TramTrain vor:

- Bis ~~Ende 2019~~Mitte 2020: Fertigstellung aller Ausschreibungsunterlagen
- ~~Im 1. EndeAnfang 32.~~ Quartal 2020: Veröffentlichung der Ausschreibung (ab diesem Zeitpunkt ist ein Rücktritt nur noch mit hohen Ausgleichszahlungen möglich)
- 2020: Teilnahmewettbewerb, Ausschreibung, Verhandlungsverfahren
- im Anschluss (~~2020/2021~~): Unterzeichnung der Lieferverträge
- 2021-2022: Konstruktion Fahrzeug
- 2022-2023: Bau von Prototypen für das Zulassungsverfahren
- 2024: Zulassungsverfahren
- 2025: Vorlaufbetrieb zum Test Prototypen
- Ende 2025: Start Serie

Damit stehen voraussichtlich Mitte 2026 erste Fahrzeuge für den Start der Infrastrukturabnahme und das streckenspezifische Zulassungsverfahren zur Verfügung. Der frühestmögliche Zeitpunkt für den Start des Fahrgastbetriebs in der Region Neckar-Alb ist damit Ende 2026.

Der Lieferplan wird derzeit noch mit den anderen Konsortialteilnehmern abgestimmt. Dabei ist zu beachten, dass die Lieferkapazität der Hersteller (ca. 1 Fahrzeug pro Woche) und die kartellrechtlich unbedenkliche Abnahmemenge (60 Fahrzeuge pro Jahr) nicht überschritten werden. Zudem ist darauf zu achten, dass es nicht zu einem Lieferabriss kommt, da dies zusätzliche Kosten im Produktionsprozess verursachen würde.

Die Beteiligung am Konsortium VDV TramTrain ist der schnellstmögliche Weg, um gute Fahrzeuge für die Regional-Stadtbahn zu beschaffen. Der angestrebte Auslieferungszeitraum für die Fahrzeuge der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb von 2026 bis 2031 bedeutet einen anspruchsvollen, aber realistischen Zeitrahmen für den Bau der Neu- und Ausbaustrecken.

### Finanzierung und diesbezügliche Zusammenarbeit mit dem Land Baden-Württemberg

Es ist vorgesehen, dass die Kosten der Fahrzeuge über die Betriebskosten der zukünftigen Verkehre abgerechnet werden. Dieses Vorgehen ermöglicht eine klare und nachvollziehbare Kostenzuordnung zu den verschiedenen Aufgabenträgern und Zuschussgebern im Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Der hierfür notwendige Kostenschlüssel für die Aufteilung der für die kommunalen Partner entstehenden Betriebskosten soll im ersten Halbjahr 2020 entwickelt werden.

Das Land ist für Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Mehrzahl der Streckenkilometer der Regional-Stadtbahn Aufgabenträger. Daher ist eine Beteiligung des Landes im Rahmen der Beschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge sinnvoll und notwendig.

Hierzu führen Zweckverband, ENAG und AVG aktuell gemeinsam Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg. Es ist vorgesehen, dass Land, AVG und der Zweckverband in einem geeigneten Vertragsmodell gemeinsam die Fahrzeugbeschaffung durchführen. Hierzu besteht

## Anlage 1 zu DS 2020-1

die Möglichkeit auf die bestehende Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) zurückzugreifen.

Bei der SFBW bestehen verschiedene Modelle, wie die Fahrzeugbeschaffung durchgeführt und dabei auf die besonderen Kreditkonditionen des Landes Baden-Württemberg zurückgegriffen werden kann. Allen Modellen ist gleich, dass die Finanzierungskosten (Zins- / Tilgung) mit dem Betrieb der Fahrzeuge wieder erwirtschaftet wird.

Grundlage der aktuellen Gespräche ist, eine Aufteilung des Risikos und der anfallenden Kosten entsprechend der Anteile der jeweiligen Aufgabenträgerschaft zwischen Land und kommunaler Seite. Dabei ist zentral, dass für die kommunalen Anteile ein entsprechender Einsatz abzusehen ist, also das Vorhandensein einer als Straßenbahn betriebenen Strecke zum Lieferzeitpunkt der ersten Fahrzeuge.

Es wird daher angestrebt, dass die Region Neckar-Alb [den Kapitaldienst](#) ~~die Bürgerschaft oder Vorfinanzierung~~ der rechnerisch für den Abschnitt Reutlingen-Ohmenhausen benötigten Fahrzeuge [gegenüber dem Land übernimmt](#) [besichert](#) und entsprechend das Land bei den für die Ammertalbahn, Ermstalbahn und Neckar-Alb-Bahn benötigten Fahrzeuge. Der Abschnitt Reutlingen-Ohmenhausen bietet sich vor dem Hintergrund des Planungsstandes und der überwiegenden Umsetzbarkeit auf der sich weitgehend im Eigentum der Stadt Reutlingen befindlichen Bahntrasse der Gönninger Bahn an.

Sollte dieses Ergebnis erreicht werden, ist ~~eine Bürgerschaft oder Vorfinanzierung~~ durch die Region für voraussichtlich 6 Fahrzeuge mit Gesamtkosten von ca. 30 Mio. Euro [der Kapitaldienst](#) zu [gewähren](#) [besichern](#). Das besicherte Risiko tritt insbesondere dann, falls die Fahrzeuge nicht eingesetzt werden können und daher die Erwirtschaftung der Fahrzeugkosten über die Betriebskosten nicht möglich ist. Dies könnte z.B. der Fall sein, falls keine einzige BOStrab-Strecke der Regional-Stadtbahn in Betrieb genommen wird [und zudem auch kein anderer sinnvoller Einsatzort für die Fahrzeuge gefunden werden kann. Um dieses Risiko weiter zu minimieren wird auf die Möglichkeit geachtet, dass die Fahrzeuge auch im Netz der AVG um Karlsruhe und um Heilbronn eingesetzt werden könnten.](#)

Erst wenn eine verbindliche Vereinbarung zur Durchführung der Bestellung und Finanzierung der Fahrzeuge mit dem Land vorliegt, kann die endgültige Entscheidung getroffen werden, ob es für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb möglich ist, sich an der Ausschreibung VDV TramTrain zu beteiligen. Sobald diese Vereinbarung vorliegt, wird diese Vereinbarung allen Zweckverbandsmitgliedern zur Befassung in den Gremien vorgelegt. Auf dieser Grundlage wird die Verbandsversammlung des Zweckverbands abschließend über die Teilnahme an der Ausschreibung des VDV TramTrains und den Abschluss einer Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg entscheiden.

[Aktualisierung April 2020: Weitere Details zu der Vereinbarung mit dem Land finden sich in der Drucksache zur Verbandsversammlung am 19. Juni 2020.](#)

### Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen der Beschaffung der Fahrzeuge für den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb werden in einem Nachtrag zum Wirtschaftsplan darzustellen sein. Hierin sollen die finanziellen Auswirkungen wie auch der erwartete Zahlungsplan, soweit vor Ausschreibung der Fahrzeuge möglich, dargestellt werden. Dieser Nachtrag kann erst erarbeitet werden, sobald die genauen Modalitäten der Finanzierung mit dem Land geklärt sind.

## Anlage 1 zu DS 2020-1

Der Finanzierungsschlüssel, wie in Zukunft die Betriebskosten unter den Partnern aufzuteilen sind, wird bis Sommer 2020 erarbeitet.

Die Teilnahme an der Ausschreibung führt zu unmittelbaren Ausschreibungskosten durch die notwendige rechtliche und technische Begleitung und aufgrund des benötigten Projektteams beim Konsortialführer AVG. Diese Kosten werden bis zur Vertragsunterzeichnung auf ca. 1,8 Mio. Euro geschätzt, von denen durch die Partner der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb ca. 360.000 Euro zu tragen sind. Entsprechende Mittel werden im Nachtrag zum Wirtschaftsplan des Zweckverbands vorzusehen sein.

Es wird für sinnvoll erachtet, die Ausschreibungsunterlagen und die Verträge explizit auf die Belange der Region Neckar-Alb zu prüfen. Hierzu wird eine weitere Rechtsberatung vorgeschlagen, deren Kosten vor Beginn der Ausschreibung anfallen. Sie kann aus entsprechenden Mitteln im Wirtschaftsplan finanziert werden. [Mittlerweile konnte hierzu die Anwaltskanzlei BBG, Bremen beauftragt werden.](#)

[Aktualisierung April 2020: Aktuelle Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen der Fahrzeugbeschaffung finden sich in der Drucksache zur Verbandsversammlung am 19. Juni 2020.](#)

### Alternativenprüfung

Als Alternative zur gemeinsamen Beschaffung im Konsortium VDV TramTrain wäre die direkte Ausschreibung von Fahrzeugen durch den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb denkbar. Dabei könnte auf das erarbeitete technische Lastenheft, an dessen Erstellung sich die Region finanziell beteiligt hat, aufgebaut werden. Es ist bei diesem Vorgehen unabsehbar, ob dabei das Ausschreibungsergebnis denselben Anbieter und das entsprechende wirtschaftliche Ergebnis hervorbringen würde, wie bei der Ausschreibung des VDV TramTrain Konsortiums. Die Entwicklungs- und Zulassungskosten des Fahrzeugs bei einem anderen Hersteller müssten selbst getragen werden. Die getrennte Ausschreibung hätte die folgenden zentralen Vor-/Nachteile.

Vorteile:

- es könnten bei Bedarf technische Sonderlösungen für die Region Neckar-Alb angedacht werden
- im Vertragswerk könnten auch andere Lösungen abgebildet werden als durch das Gesamtkonsortium gewählt (z.B. bei der Instandhaltung)
- der Lieferplan könnte ohne Rücksicht auf weitere Partner aufgestellt werden

Nachteile:

- Es entstünden voraussichtlich deutlich höhere Kosten bei der Beschaffung, langfristig höhere Betriebskosten und eine schlechtere Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund der schwierigeren Kooperation bei der Instandhaltung mit anderen Partnern.
- Der Auslieferungszeitpunkt des ersten Fahrzeuges läge deutlich später.
- Der Zweckverband müsste schon kurzfristig umfassendere Kompetenzen und Kapazitäten aufbauen, um eine derart komplexe Ausschreibung abwickeln zu können.
- Auf die Erfahrungen der anderen Betreiber könnte nicht im selben Maße zurückgegriffen werden.
- Das Verhältnis zwischen Optionen und Festbestellung könnte nicht derart vorteilhaft ausfallen, daher entstehen deutlich erhöhte Risiken für die Region.

## Anlage 1 zu DS 2020-1

- Alle „Kinderkrankheiten“ der Fahrzeuge müssten in der Region erkannt und ausgebesert werden, da kein Prototyp zuvor bei einem erfahrenen Anbieter getestet werden könnte. Dadurch wäre die Fahrzeugverfügbarkeit in der Anlaufphase deutlich niedriger.
- Die Zulassung der Fahrzeuge müsste zu größeren Teilen auf dem eigenen Streckennetz durchgeführt werden, dadurch verlängert sich die Zeit zwischen Fertigstellung der ersten Strecke und ihrer Inbetriebnahme.

Es besteht bei Umsetzung der Regional-Stadtbahn mit dem Kernelement Innenstadtstrecken/Neubaustrecken als Straßenbahnstrecken keine Variante, bei der die Beschaffung von Zweisystemfahrzeugen nicht notwendig wäre. Aufgrund der langen Konstruktions- und Zulassungszeiten ist es nicht möglich, die Beschaffung analog zum Vorgehen bei Eisenbahnen durch ein in einer Ausschreibung bestimmtes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen zu lassen.

### Weiteres Vorgehen

Die Gespräche mit dem Land sollen schnellstmöglich zu einem positiven Ergebnis gebracht werden. Im Anschluss wird die Beschlussfassung durch die Gremien der Zweckverbandsmitglieder im ~~Februar/März~~ Juni 2020 angestrebt, sodass eine Teilnahme am Konsortium möglich bleibt.

~~Im Anschluss ist eine Sondersitzung der Verbandsversammlung vorgesehen, um über die Teilnahme an der Ausschreibung abschließend zu entscheiden.~~

## Anlage 1 zu DS 2020-1

### Illustration geplantes TramTrain-Fahrzeug



Illustration: Tricon Desgin AG für Konsortium VDV TramTrain