Stadt Leipzig

schriftliche Antwort zur Anfrage-Nr. VII-F-08765-AW-01

Status: **öffentlich**

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Die zukünftige Ausgestaltung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ratsversammlung	05.07.2023	schriftliche Beantwortung

Sachverhalt
Antwort

Die Antwort wurde mit einer Zuarbeit des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) erstellt.

Grundsätzlich wurden die Gremien des ZVNL sowie das sogenannte Arbeitsgremium jederzeit in den Ausschreibungsprozess eingebunden. Die Geschäftsstelle des ZVNL hat sich darüber hinaus nicht verweigert, im Detail auch mit einzelnen Verbandsmitgliedern das Vorhaben zu erörtern.
Bei der Einordnung des Vergabeverfahrens hinsichtlich der Komplexität und des organisatorischen Aufwands muss beachtet werden, dass drei sächsische Aufgabenträger und drei Bundesländer an dem Verfahren beteiligt sind und es sich um einen der deutschlandweit größten Verkehrsverträge handelt. Die Harmonisierung der Gremienläufe und Entscheidungen sowie die Abstimmung der Mindestanforderungen dauert in einem solch umfangreichen Projekt für gewöhnlich Jahre und nicht Wochen. Bei einem so großen Auftragsvolumen sind zudem umfassende Sorgfalt und Genauigkeit geboten, wofür entsprechende Zeiträume nötig sind.

Die im Jahr 2009 gescheiterte Einbindung der Strecke nach Grimma/Döbeln bedingte auch den Einsatz völlig neuer Antriebstechnologien, deren Systementscheidung detailliert herzuleiten war. Es konnte hier nicht auf Erfahrungen zurückgegriffen werden, weshalb eine umfangreiche Studie (VinnoMir) mit fünf externen Fachgutachtern aller Fachgebiete beauftragt wurde. Der förmliche Schlussbericht lag zum 30.06.2021 vor, die Ergebnisse mussten in den Ausschreibungsmodulen finalisiert und einvernehmlich mit allen Aufgabenträgern abgestimmt werden. Insofern kann nicht von einer Verspätung gesprochen werden.

Mit Beginn der Ausschreibung im Dezember 2021 wurde durch keinen Bieter angezeigt, dass ein Inbetriebnahmetermin wegen nicht zeitgerechter Lieferung der Fahrzeuge zum Dezember 2025 nicht möglich sei. Mit Veröffentlichung der Unterlagen haben sich auch alle bekannten Fahrzeughersteller zum Verfahren angemeldet und hatten somit Zugang zu allen Ausschreibungsunterlagen. Außerdem war ausdrücklich der Einsatz von Gebrauchtfahrzeugen zulässig, so dass hier ohnehin jene aus der MDSB I-Flotte (51 Fahrzeuge) vorhanden sein mussten. Auch dies zeigt, dass die in der Anfrage geäußerte Vermutung, zum Zeitpunkt der Bekanntmachung sei eine rechtzeitige Fahrzeugbeschaffung

bis Dezember 2025 zu vertretbaren Preisen bereits nicht mehr möglich gewesen und dies entspräche einer allgemeinen Marktkenntnis, so nicht gegeben war. Erst im Verlauf des Verfahrens wurde aufgrund der Anpassung einzelner Anforderungen in Folge von Bieterrückfragen und zur Verbesserung des Wettbewerbs zwischen den Herstellern die Angebotsfrist verlängert und eine Verschiebung der Betriebsaufnahme initiiert, um den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Risiken abnehmen zu können.

Die Entwicklung des Fahrzeugmarktes lies zudem mit Auslaufen der Pandemiebeschränkungen eine positive Entwicklung hinsichtlich Lieferkettenproblematik und Inflationsfolgen erwarten. Erst nach Beginn des Ukrainekriegs Ende Februar 2022 und verstärkt ab Mitte 2022 wurde erkennbar, dass es zum anhaltenden Zusammenbruch und Schaffung neuer Lieferketten kommen würde. Durch die Sanktionen zu Gaslieferungen kam es in dessen Folge zur sehr drastischen Erhöhungen des Energiepreises und weiterhin zu sprunghaften Preiserhöhungen in allen Bereichen sowie zu einer Erhöhung der Lohnkosten. Dies stellt ein außerordentliches neues Ereignis dar, das mit Beginn der Ausschreibung am 15.12.2021 nicht vorhersehbar war. So war in Sachsen auch die Ausschreibung zum Elektronetz Oberelbe ENOE (federführend ist der ZVOE in Dresden) betroffen.

Zudem ist die in der Branche übliche und im Verkehrsvertrag zugesicherte Wertsicherung an Indizes gekoppelt, die auch bei einer früheren Beauftragung der allgemeinen Preis- bzw. Inflationsentwicklung gefolgt wäre. Dies wird z.B. im nächsten Jahr anhand des Personalkostenindex SPNV deutlich sichtbar werden. Den gestiegenen Kosten am Markt kann man sich daher nicht grundsätzlich durch einen frühzeitigeren Zuschlag verwehren. Auch ist es nicht zielführend und zulässig, mit zu großem Vorlauf auszuschreiben, da dann die Unwägbarkeiten und kaum abschätzbaren Entwicklungen über den noch längeren Zeitraum als Risiko eingepreist würden.

Nachfolgend zu den konkreten Fragen:

1. **Welche konkreten Kriterien zu Fahrtakten und Bedienhäufigkeiten der einzelnen Linien beinhaltete die Ausschreibung und welche internen betriebswirtschaftlichen Zielvorgaben des ZVNL lagen der Ausschreibung hinsichtlich Finanzierung und Finanzierungserlösen zugrunde?**

   Diese Daten sind der Verbandsversammlung bekannt. Da die Ausschreibung zum Teil (Los 2) noch nicht abgeschlossen ist, können die Unterlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht veröffentlicht werden. Die Änderungen werden im nachfolgenden Punkt 3 skizziert.

   Die Fortschreibung des Erwartungswertes und der Erlösprognose von 2021 wurden zugrunde gelegt. Diese wurden nunmehr in juristischer Instanz durch die 1. Vergabekammer in Sachsen geprüft und bestätigt. Der ZVNL verfügt über ein Budget von 104 Mio. € jährlich (Plangröße 2027) für das MDSB2025plus-Netz, was 93.317.388 € im Preisstand 2022 entspricht. Dem kommen entsprechende Erlöse von ca. 40,638 Mio. € (Realwert 2021) hinzu, die aufgrund der neuen Tarifprodukte und der damit vorhandenen Unsicherheit der Erlösentwicklung nicht höher dynamisiert wurden. Damit können die kalkulierten Kosten des Vertrages in Höhe von 144 Mio. € (Plangröße 2027) bewältigt werden (siehe hierzu die Ausführungen in der 92. Verbandsversammlung vom 03.04.2023 im Zusammenhang mit der Bezuschlagung Los 1.2).

   Die aktuelle und unerwartete Preisentwicklung wurde durch den Bund als solche anerkannt und mit der 8. Änderung zum RegG zusätzliche Mittel für Mehrkosten bis zum Jahr 2031 bereitgestellt. Über die 11. Änderung zur ÖPNVFinVO werden diese für die Jahre 2022/2023 an die sächs. Zweckverbände weitergereicht. Es wird angenommen, dass diese zusätzlichen Zuwendungen auch in den Folgejahren realisiert werden. Bis zum heutigen Zeitpunkt liegt keine verbindliche Zusage zur Erhöhung finanzieller Zuwendungen an die Zweckverbände in Sachsen vor.

2. **Aus welchen Gründen erfolgte die Bekanntmachung der Ausschreibung im europäischen Ausschreibungsportal (https://ted.europa.eu) mit einer extremen Verzögerung und weshalb reagierten der ZVNL und der Vertreter der Stadt Leipzig im ZVNL-Verwaltungsrat und in der VV nicht auf die als Anlage 1 beigefügten Darstellungen mit angemessenen Schritten?**

   Die Bekanntmachung erfolgt nicht mit einer extremen Verzögerung (siehe die Einführung), in der Verbandsversammlung wie auch im VWR wurden die Themen erörtert.
   Die Darstellungen in den der Anfrage beigefügten Schreiben wurden durch die GS ernst genommen und einer rechtlichen Würdigung durch den juristischen Beistand des ZVNL im Vergabeverfahren unterzogen. Im Ergebnis sind diese nicht durchführbar, so dass die dargelegte Strategie nicht umsetzbar gewesen wäre. Beispielsweise war der Zuschlag auf die Angebote vom 31.08.2022 nicht möglich, da diese ein unwirtschaftliches Ergebnis hervorbrachten. Auch wäre ein Zuschlag auf das Kombilos vom unterlegenen Wettbewerbern mit hohen Erfolgschancen angegriffen worden. Die in den Darstellungen dargelegten Szenarien sind weitestgehend nicht eingetreten. Weiterhin war die Finanzierung der batteriegestützten Fahrzeuge BEMU in der angebotenen (überteuerten) Höhe nicht abgesichert.

3. **Wie stellt sich der Stand des Ausschreibungsverfahrens bzw. des darauffolgenden Verhandlungsverfahrens und mit welchen konkreten Ergebnissen für das Betriebsprogramm des MDSB2025plus ab 12/2026 dar? Sind durch die Ausschreibung bzw. durch das sich anschließende Verhandlungsverfahren Leistungseinschränkungen/-einkürzungen Teil des Ergebnisses und in welchem Umfang schlagen sich diese nieder? (Bitte linienkonkret und unter Ausweisung der Leistungsreduzierungen!)**

   Da das Angebot aus dem offenen Verfahren deutlich über dem Erwartungswert aller Bieter lag, mussten weitere Anpassungen/Reduzierungen vorgenommen werden. Gegenüber der ersten Ausschreibung im offenen Verfahren wurden insgesamt 235.000 Zkm reduziert. Für das Verhandlungsverfahren war diese Optimierung auch vor dem Hintergrund einer späteren Zubestellung - falls weitere finanzielle Mittel dem ZVNL und den Nachbaraufgabenträgern zugewiesen werden - sinnvoll. Dies resultiert aus Anpassungen je Linie wie folgt:

   S1 - vier Fahrtenpaare nach 20 Uhr gestrichen (Stundentakt ab 20 Uhr)
   S3 – drei Fahrtenpaare nach 20 Uhr gestrichen (Stundentakt ab 20 Uhr), Halbstundentakt zwischen Halle und Borna bis 20 Uhr
   S4 – drei Fahrtenpaare nach 20 Uhr gestrichen (Stundentakt ab 20 Uhr),
   S5/S5x keine Anpassungen,
   S6 – fünf Fahrtenpaare Leipzig Messe – Leipzig Stötteritz nach 19 Uhr gestrichen (Stundentakt ab 19 Uhr),
   S10 – keine Änderung, Ausschreibung von 8 Fahrtenpaaren Leipzig Hbf oben - Schkeuditz

   Neben der Zkm-Reduzierung wurde das Fahrzeugkonzept angepasst und insbesondere bei den Batteriezügen (Battery Electric Multiple Units / BEMU) stark geändert sowie weitere Wertsicherungsindizes aufgenommen. Gerade diese Maßnahmen wirkten kostendämpfend, so dass auf weitere Leistungsreduzierungen hier verzichtet wurde. Die dargelegten Anpassungen wurden durch die Verbandsversammlung am 28.11.2022 bestätigt.

4. **Aus welchen Gründen kam es zu diesen Leistungskürzungen (Frage 3) und welche Risiken sind hinsichtlich zeitlicher Verzögerungen, juristischer Risiken, weiterer Verteuerungen und ggf. weiterer Leistungseinkürzungen mit dem derzeit vor der Vergabekammer anhängigen vergaberechtlichen Verfahren verbunden? (Bitte konkrete weitere Leistungseinkürzungen linienkonkret darstellen!)**

Es ist zu beachten, dass tatsächliche Leistungsanpassungen des Vertrages erst mit Betriebsaufnahme Dezember 2026 wirksam werden und in dieser Fragestellung nur der dem Vergabeverfahren zugrundegelegte Musterfahrplan Gegenstand der Diskussion sein kann. Es wird hier ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Verkehrsvertrag so gestaltet ist, dass zukünftig Zu- und Abbestellungen jederzeit möglich sind und diese Zubestellungen bei einem finanziellen Mittelaufwuchs wie auch durch finanzielle Einsparungen machbar sind.

Das Verfahren ist nicht mehr vor der Vergabekammer anhängig. Mit Beschluss der 1. Vergabekammer in Sachsen wurde der Nachprüfungsantrag der DB Regio vollständig zurückgewiesen. Es wurden keine Fehler der Vergabestelle, d.h. des ZVNL, festgestellt. Hinsichtlich weiterer durch das unterlegene EVU verursachter zeitlicher Verzögerungen (Einspruch vor dem OLG) ist eine Preissteigerung ggf. möglich. Da derzeit nicht bekannt ist ob das OLG angerufen wird, können hier keine weiteren Ausführungen gemacht werden. Leistungskürzungen/-erweiterungen würden nur mit Beschluss der Verbandsversammlung erfolgen.

5. **Wie wirken sich die Ausschreibungsergebnisse/Ergebnisse des Verhandlungsverfahrens (Fragen 3 und 4) auf die Leistungsfähigkeit des MDSB-Netzes ab Dezember 2026 insbesondere der Linien, die den Ein- und Auspendelverkehr aus dem Umland der Stadt Leipzig sowie den Zubringerverkehr zu den Industrie- und Logistikansiedlungen an der unmittelbaren und mittelbaren Peripherie bedienen, aus und wie können unter diesen Voraussetzungen und vor dem Hintergrund einer Vertragslaufzeit für das MDSB2025plus-Netz bis 2038 die Mobilitätswende gelingen und das Nachhaltigkeitsszenario umgesetzt werden?**

   Das Verhandlungsverfahren hat zum Ziel, den öffentlichen Verkehr effizienter und kundenorientierter sowie finanzierbar zu gestalten. Die erfolgreiche Vergabe kann zu einer Optimierung des MDSB-Netzes führen, indem beispielsweise das Streckennetz angepasst, die Fahrpläne verbessert und der Service insgesamt unter Beachtung der Erfahrungen aus dem MDSB I -Netz gesteigert werden.

   Um die Mobilitätswende zu erreichen und das Nachhaltigkeitsszenario umzusetzen, hat der ZVNL eine sehr umfangreiche Betriebsprogrammstudie durch DB Netz erstellen lassen, die bereits den Fernverkehr ab 2024 mit betrachtet. Aktuell wird ein technisch möglicher Leistungsaufwuchs durch die Begrenzung der finanziellen Mittel an den ZVNL und auch an die Nachbaraufgabenträger gebremst. Weiterhin ist bereits im Bestandsnetz die sehr prekäre Lage insbesondere bei der Verfügbarkeit an Triebfahrzeugführern ein limitierender Faktor. Die EVU unternehmen hierzu umfangreiche Maßnahmen zur Personalgewinnung. Mit Unterstützung des Landkreises Nordsachsen wird beispielsweise die Berufsschule in Schkeuditz mit Schwerpunkt Eisenbahnwesen weiterentwickelt. Durch das hohe Ausbildungsniveau und Einbindung in die Region sind hier für die örtlich agierenden EVU positive Effekte zu erwarten.

   Diese Voraussetzungen, kombiniert mit einer langfristigen Vertragslaufzeit für das MDSB2025plus-Netz bis 2038, können dazu beitragen, die Mobilitätswende zu verwirklichen und das Nachhaltigkeitsszenario umzusetzen.

6. **Warum hat insbesondere der Vertreter der Stadt Leipzig im ZVNL-Verwaltungsrat angesichts des risikobehafteten Vorgehens und Umfeldes nicht angemessen auf die Hinweise und Warnungen der Fraktion DIE LINKE (siehe hierzu Anlage 1 und 2) reagiert und entsprechende Schritte innerhalb des ZVNL unternommen, um die Leistungseinkürzungen zuungunsten der Stadt Leipzig und ihrer Bürger und der Zigtausenden Ein- und Auspendler zu verhindern?**

   Ein außergewöhnliches Risiko ist nicht zu sehen. Der Vertreter der Stadt hat im Verwaltungsrat bezüglich des Vorgehens und auf die Hinweise und Warnungen der Fraktion angemessen reagiert und entsprechende Schritte innerhalb des ZVNL

unternommen. Die o.g. Kürzungen haben immer im Blick gehabt, dass die Reisenden möglichst wenig Einschränkungen treffen, bzw. Beförderungsalternativen zur Verfügung stehen.

Leipzig hat täglich rund 73.700 Aus- und 103.300 Einpendler. Diese große Nutzergruppe ist kaum von den Leistungskürzungen betroffen, durch die nur in den Abendstunden der Takt ausgedünnt aber der Verkehr nicht eingestellt wird. Die Betriebszeit bleibt gewahrt.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Einkürzungen erst ab Dezember 2026 in Kraft treten und alle Aufgabenträger bis dahin bemüht sind zusätzliche Mittel einzuwerben. So kann spätestens mit der im März 2026 erfolgenden Fahrplanbestellung 2026/2027 ein erweitertes Verkehrsprogramm bestellt werden. Der Verkehrsvertrag lässt dies zu.

Anlage/n
Keine