

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