

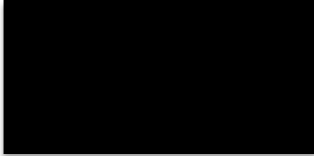


Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation,
Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg


Amt für Verkehr und Straßenwesen
Projekt Vergabe S-Bahn Verkehrsleistungen



Az.: 763.451-5/1

Hamburg, den 23.04.2013

Vertragsentwurf zwischen der FHH und S-Bahn Hamburg (Deutsche Bahn)

Sehr geehrte 

zu Ihrer Anfrage möchte ich Ihnen folgende Erläuterungen geben. Zunächst bitte ich Sie um Verständnis, dass wir erst durch Ihre Nachfrage bei Frau Meinecke von Ihrer Anfrage erfahren haben. Das Portal "Frag den Staat" gewährleistet nicht, dass Auskunftersuchen tatsächlich an die Stellen gelangen, die für den Gegenstand der einzelnen Ersuchen zuständig sind.

Wie Ihnen bekannt ist, gibt es bisher keinen geschlossenen Vertrag über die Verkehrsleistungen der S-Bahn in Hamburg ab 2018, sondern lediglich einen Entwurf für einen derartigen Vertrag. Dieser Entwurf ist Bestandteil eines Angebots, das in einem Verfahren zur Vergabe von Leistungen abgegeben worden ist. Auf dieses Verfahren findet gemäß § 4 der Vergabeverordnung die Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen - Teil A (VOL/A) Anwendung. Nach § 14 Abs. 3 der VOL/A sind die Angebote und ihre Anlagen vertraulich zu behandeln.

Demnach sind wir auf Grund des im Vergabeverfahren geltenden Bundesrechts nicht berechtigt, Ihnen den Vertragsentwurf zugänglich zu machen.

Der Vertrag kann erst dann geschlossen werden, wenn die Hamburgische Bürgerschaft zugestimmt hat; erst nach Zustimmung der Bürgerschaft kann somit auch die Annahme des vorliegenden Angebots angenommen und damit das Vergabeverfahren abgeschlossen werden.

Sie können jedoch eingehende Informationen über den Gegenstand und die grundlegenden Regelungen des Entwurfs der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft in Drucksache 20/7548 vom 9. April 2013 über die Vergabe der S-Bahn-Verkehrsleistungen ab 2018 entnehmen, die zu Ihrer Kenntnis beigelegt ist. Sie können diese Drucksache und gegebenenfalls weitere Informationen zur Beratung in der Bürgerschaft in der Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft anhand der Drucksachennummer abrufen: <https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/>

Ich hoffe, dass Ihnen diese Informationen vorerst ausreichen. Sollten Sie einen formellen Bescheid über Ihr Auskunftsbegehren gemäß § 13 Transparenzgesetz wünschen, bitte ich Sie um einen entsprechenden Hinweis. Ein solcher Bescheid wäre gebührenpflichtig.

Mit freundlichen Grüßen



Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Vergabe der S-Bahn Verkehrsleistungen ab 2018 Abschluss des Verkehrsvertrages mit der S-Bahn Hamburg GmbH zur Erbringung von S-Bahn Verkehrsleistungen im Zeitraum Fahrplanwechsel 2018 (voraussichtlich im Dezember) bis Fahrplanwechsel 2033 (voraussichtlich im Dezember)

1. Anlass und Ziel

Der im Jahr 2007 abgeschlossene aktuelle Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Hamburg GmbH für die auf hamburgischem Gebiet zu erbringenden S-Bahn Verkehrsleistungen gilt seit Dezember 2009 und endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 (vergleiche auch Drucksachen 18/6272 und 20/3305). Deshalb bedarf es eines Vertrags, der die Erbringung der Verkehrsleistungen nach Vertragsende ab Ende 2018 regelt. Dieser soll gemeinsam mit den Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen geschlossen werden, da das S-Bahn Netz sich auch auf ihre Gebiete erstreckt. Die wichtigsten Ziele sind

- die Sicherstellung des Umfanges und der Qualität der Verkehrsleistung entsprechend dem heutigen Stand mit der Option für eine Ausweitung der Leistungen,
- die Vergabe der Verkehrsleistung zu einem angemessenen und wirtschaftlichen Leistungspreis an einen leistungsfähigen Betreiber und
- die Beseitigung der Abhängigkeit bezüglich der Fahrzeuge von dem jeweiligen Betreiber des S-Bahn Netzes bei künftigen Vergaben.

Mit dieser Drucksache bittet der Senat die Bürgerschaft, dem Abschluss des Vertrages „Vergabe der Verkehrsleistung der S-Bahn Hamburg ab Dezember 2018“ und seinen finanziellen Auswirkungen zuzustimmen.

2. Fahrzeugsituation als entscheidende Rahmenbedingung für den Vergabeprozess

Die Gestaltung des Vergabeverfahrens ist geprägt von den Besonderheiten des Hamburger S-Bahn Netzes, wobei die Fahrzeugsituation die entscheidende Rahmenbedingung setzt. Die S-Bahn Fahrzeuge können ausschließlich im Hamburger S-Bahn Netz eingesetzt werden. Dies resultiert unter anderem aus der spezifischen Energieversorgung, dem speziellen Lichtraumprofil und der Zuglänge in Bezug zur Bahnsteiglänge und zur Länge der Abstellanlagen. Da es keine entsprechend nutzbaren Fahrzeuge auf dem Markt gibt, entsteht die Notwendigkeit, im Zusammenhang mit dem Verkehrsvertrag neue Fahrzeuge als Ersatz für alte Fahrzeuge zu entwickeln und zu produzieren, wobei für Entwicklung, Produktion und Inbetriebnahme von zunächst 60 Fahrzeugen ein Zeitraum von ca. fünf Jahren zu veranschlagen ist.

Die Auftraggeber (Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen) haben folgende Zugriffsrechte auf die derzeit eingesetzten S-Bahn Fahrzeuge (siehe auch Anlage 1):

- 42 Zweisystem-Fahrzeuge verkehren auf der Strecke Pinneberg-Hamburg (City)-Neugraben-Stade. Diese 42 Fahrzeuge müssen für den Betrieb während der Laufzeit des Folgevertrags von jedem beliebigen neuen Betreiber eingesetzt werden. Diese Fahrzeuge der Bau-

reihe 474.3 befinden sich bis zum Auslaufen des Verkehrsvertrages im Jahr 2018 im Eigentum der S-Bahn Hamburg GmbH. Die Anschaffung der Neufahrzeuge bzw. der Umbau der Fahrzeuge wurde seinerzeit von Niedersachsen und Hamburg gefördert. Nach dem Auslaufen des laufenden Verkehrsvertrages gehen die Fahrzeuge zu folgenden finanziellen Konditionen an den neuen Betreiber über:

Die neun seinerzeit neu angeschafften Fahrzeuge gehen kostenfrei in das Eigentum der Länder bzw. des neuen Betreibers über. Die 33 umgebauten Fahrzeuge gehen gegen Zahlung des Buchwertes an die S-Bahn Hamburg GmbH in das Eigentum der Länder bzw. des neuen Betreibers über.

- 52 Fahrzeuge der Baureihe 472 stehen im Eigentum der S-Bahn Hamburg GmbH und haben um das Jahr 2018 das Ende ihrer wirtschaftlich sinnvollen Nutzungsdauer erreicht und könnten allenfalls mit Einschränkungen zu Beginn der Laufzeit eines Folgevertrages eingesetzt werden.
- Im Eigentum der S-Bahn Hamburg GmbH befinden sich 70 Gleichstrom-Fahrzeuge (Baureihe 474.1 und Baureihe 474.2) mit einer zu erwartenden Lebensdauer bis etwa 2033. Bei Abschluss eines Vertrages mit einem anderen Betreiber wäre die S-Bahn Hamburg GmbH nicht dazu verpflichtet, diese Fahrzeuge einem anderen Betreiber zur Verfügung zu stellen (vergleiche Drucksache 18/6272).

3. Vorgehen zur Vergabe der S-Bahn Verkehrsleistungen

3.1 Vorbereitende Untersuchungen und Gespräche zur Direktvergabe

Im Jahr 2009 beauftragte die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) die Firma KCW GmbH mit der Untersuchung „Vergabeverfahren für die Leistungen der Gleichstrom-S-Bahn Hamburg“. Die Ergebnisse wurden bereits in der Drucksache 20/3305 dargestellt.

Am 21. Dezember 2009 unterbreitete die S-Bahn Hamburg GmbH der FHH ein indikatives Angebot für die Erbringung der S-Bahn Verkehrsleistungen ab Fahrplanwechsel Ende 2017. Auf der Basis der Untersuchung der Fa. KCW GmbH aus dem Jahr 2009, des vorgelegten indikativen Angebotes der S-Bahn Hamburg GmbH, der wahrscheinlichen Schwierigkeiten bei einem eventuellen Betreiberwechsel und der verbesserten Leistungen der S-Bahn Hamburg GmbH entschied die zuständige Behörde im Juli 2010, zunächst Gespräche mit der S-Bahn Hamburg GmbH über

eine Direktvergabe der S-Bahn Verkehrsleistungen aufzunehmen. Die S-Bahn Hamburg GmbH akzeptierte die Vorbedingung Hamburgs, den laufenden Vertrag um ein Jahr bis Ende 2018 für den Fall des Scheiterns der Direktvergabe zu verlängern.

Mit Beschluss vom 8. Februar 2011 (Az: X ZB 4/10) entschied der Bundesgerichtshof, dass eine Direktvergabe nur unter den engen Voraussetzungen des deutschen Vergaberechtes zulässig sei. Diese liegen im Fall der S-Bahn Hamburg GmbH nicht vor. Daher wurde der Weg der Direktvergabe der S-Bahn Verkehrsleistungen nicht weiter verfolgt und stattdessen eine wettbewerbliche Vergabe vorbereitet. Die Details dazu sind in der Drucksache 20/3305 beschrieben.

3.2 Wettbewerbliche Vergabe

Auf Grund der Komplexität der zu vergebenen S-Bahn Verkehrsleistung hat sich die zuständige Behörde, entsprechend der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL), für ein Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb entschieden. Dieser Beschluss wurde am 24. September 2011 im EU-Amtsblatt 2011/S 184-300115 veröffentlicht.

Auf den öffentlichen Aufruf zum Teilnahmewettbewerb (vergleiche EU-Amtsblatt 2012/S 2-003078 vom 5. Januar 2012) hin äußerten zwei Unternehmen ihr Interesse. Ein Teilnahmeantrag wurde letztlich aber nur von der S-Bahn Hamburg GmbH eingereicht. In diesem Teilnahmeantrag hat die S-Bahn Hamburg GmbH alle nötigen und geforderten Voraussetzungen für die Erbringungen von S-Bahn Verkehrsdienstleistungen in Hamburg nachgewiesen.

Im April 2012 versendete die Vergabestelle an die S-Bahn Hamburg GmbH die Vergabeunterlagen (Beginn der ersten Verhandlungsrunde). Nach Sichtung der Unterlagen durch die S-Bahn Hamburg GmbH wurden elf Aufklärungsgespräche zwischen der BWVI als Vergabestelle und dem Bieter geführt. Dabei wurden 19 Rügen (hauptsächlich zum Schwerpunkt Fahrzeuge) behandelt, ca. 150 Bieterfragen gestellt und zur formellen Beantwortung der Bieterfragen und zur weiteren Klärung von Sachverhalten 23 Bieterinformationen versandt. Nach Konkretisierung der Vergabeunterlagen wurde der Bieter aufgefordert, ein erstes verbindliches Angebot für die zu erbringende Leistung abzugeben.

Die S-Bahn Hamburg GmbH legte am 26. November 2012 fristgerecht zwei gültige Angebote vor, eines inkl. der Herstellung der Durchgängigkeit für die vorhandenen Fahrzeuge der Baureihe 474

und eines ohne Herstellung der Durchgängigkeit. Nach der Auswertung der Angebote führten die Vergabestelle und die S-Bahn Hamburg GmbH sechs Verhandlungsgespräche, die am 17. Januar 2013 endeten. Auf Grund der Ergebnisse der Verhandlungsgespräche wurden die Vergabeunterlagen nochmals geändert (insbesondere legte die zuständige Behörde fest, die Durchgängigkeit der vorhandenen Fahrzeuge zur besseren Kapazitätsausnutzung herzustellen) und die S-Bahn Hamburg GmbH zur Abgabe eines neuen Angebotes aufgefordert (zweite Verhandlungsrunde). Dieses Angebot legte die S-Bahn Hamburg GmbH fristgerecht am 11. Februar 2013 mit einer Bindefrist bis zum 30. Juni 2013 vor. Die Bindefrist resultiert aus dem Vertrag zwischen S-Bahn Hamburg GmbH und dem Hersteller für die fristgerechte Bereitstellung von 60 neuen Fahrzeugen zur Betriebsaufnahme Ende 2018.

3.3 Verwaltungsvereinbarung mit den Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen

Die Vertragspartner FHH, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein und die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) sind Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in ihren jeweiligen Räumen und somit Besteller des SPNV. Die Verwaltungsvereinbarung wurde erforderlich, da der S-Bahn Verkehr grenzüberschreitend erfolgt. Es wurden folgende Schwerpunkte vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Landesgremien vereinbart:

- Die Durchführung des Vergabeverfahrens wird federführend durch den Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) im Auftrag der zuständigen Behörden wahrgenommen.
- Die Vertragspartner beabsichtigen, gemeinsam den Verkehrsvertrag mit dem ausgewählten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu schließen. Der HVV soll die Zusammenarbeit der Aufgabenträger während der Laufzeit des Verkehrsvertrages koordinieren.
- Der Finanzierungsschlüssel für die Anteile der einzelnen Bundesländer wird auf Basis der Leistungen auf den Gebieten der Bundesländer und der auf diesen Grundlagen zugeteilten Bundesmittel (Budgetmodell) ermittelt. Danach tragen Hamburg rund 84 %, Schleswig-Holstein und Niedersachsen je etwa 8 % der Entgelte und der geleisteten Förderungen. Die finanzielle Beteiligung Schleswig-Holsteins und Niedersachsens wird gedeckelt; wobei deren Beteiligung bezüglich des aktuellen

Leistungsvolumens auf das Niveau des laufenden Verkehrsvertrages mit einer Dynamisierung von jährlich 1,5 % bis 2033 begrenzt wurde. Dies entspricht dem üblichen Verfahren bei ländergrenzüberschreitenden Vergabeverfahren, wenn ein Aufgabenträger die Federführung hat. Damit hat der federführende Aufgabenträger die notwendigen Freiheiten für die Gestaltung der Ausschreibungsbedingungen, während die anderen Aufgabenträger sicher sein können, nicht übermäßig finanziell belastet zu werden.

4. Wesentliche Inhalte des Verkehrsvertrages

4.1 S-Bahn Bestandsnetz

4.1.1 Leistungen

Die S-Bahn Hamburg GmbH wird verpflichtet, ab Ende 2018 Verkehrsleistungen zu erbringen, die im Wesentlichen dem heutigen Umfang und der heutigen Qualität entsprechen (ca. 12,7 Mio. Zugkilometer im Gleichstrom-S-Bahn- und Zweistrom-S-Bahn-Verkehr, davon ca. 10,9 Mio. Zugkilometer in Hamburg). Darüber hinaus können unter bestimmten Randbedingungen zu definierten Konditionen Zugfahrten zu- bzw. abbestellt werden. Der Betrieb der S-Bahn Züge erfolgt weiterhin mit emissionsfreier (erneuerbarer) Energie („Ökostrom“).

Den Vorgaben bezüglich der Verkehrsleistungen liegen im Wesentlichen die Qualitäts- und Bedienungsstandards des Hamburger Verkehrsverbundes zu Grunde. Sie sind festgehalten im Kooperationsvertrag zwischen dem HVV und den Verbundverkehrsunternehmen. Werden Qualitätsvorgaben nicht eingehalten, werden grundsätzlich Sanktionen fällig, die entweder durch die HVV-Qualitätssteuerung vorgegeben sind oder den spezifischen Regelungen des Vertrags folgen.

Die S-Bahn Hamburg GmbH beschafft bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 insgesamt 60 neue Fahrzeuge. Davon sollen 52 neue Fahrzeuge (Einsystemfahrzeuge mit dem Arbeitstitel Baureihe 490.1) die abgängigen 52 Fahrzeuge der Baureihe 472 ersetzen sowie weitere acht neue Fahrzeuge (vier Einsystemfahrzeuge Baureihe 490.1, vier Zweisystemfahrzeuge mit dem Arbeitstitel Baureihe 490.2) zur Stabilisierung des heutigen Angebotes (z.B. Fahren von Langzügen, Reaktion auf Zugaussfälle) verwendet werden.

Die 112 vorhandenen Fahrzeuge der Baureihe 474 erhalten bis 2021 ein grundlegendes Redesign. Dabei wird insbesondere die Durchgängigkeit im Fahrzeug hergestellt (Übergänge zwischen den Wagen mit dem Ziel der gleichmäßigeren Fahrgastverteilung im Fahrzeug und der Stei-

gerung der Fahrgastsicherheit) und das Fahrgastinformationssystem erweitert.

Die S-Bahn Hamburg GmbH sorgt ferner im heutigen Umfang für die Sicherheit der Fahrgäste und der Anlagen. Hierzu gehören konstruktive Vorkehrungen am Fahrzeug, Sicherheitspersonal im gleichen Umfang wie bisher und weitere flankierende Maßnahmen.

4.1.2 Methodik zur Ermittlung des Bestellerentgeltes

Mit dem abzuschließenden Verkehrsvertrag werden die Verkehrsleistungen der S-Bahn Hamburg GmbH und das Entgelt der Auftraggeber vereinbart. Das Entgelt bestimmt sich aus der Differenz der von dem Betreiber angebotenen Kosten und den vom HVV vorgegebenen Fahrgeldeinnahmen der S-Bahn Hamburg GmbH. Auf Grund der erst Ende 2018 beginnenden und bis Ende 2033 geltenden Laufzeit des Vertrages und der damit verbundenen Unsicherheit, insbesondere über Preis- und Einnahmeentwicklung sowie über den Leistungsumfang, war es erforderlich, ein Verfahren zur Fortentwicklung des Entgeltes festzulegen.

Oberste Ziele der Auftraggeber bezüglich der Kalkulation des Bieters waren deshalb

- künftige verkehrliche Entwicklungen schon im Vertrag kalkulierbar zu machen,
- unangemessene Preissetzungen seitens des Bieters zu unterbinden,
- unangemessene Risikoaufschläge auf Grund der langen Laufzeit zu vermeiden und
- ausreichend Anreize zur Steigerung der Nachfrage und der daraus resultierenden Einnahmesteigerung zu geben.

Dies erfordert eine Kalkulationsgrundlage, die deutlich von den Regelungen in den bisherigen, wesentlich kürzer gültigen, Verkehrsverträgen abweicht. Essentiell sind folgende Festlegungen:

Grundlage für die Zahlungen der Auftraggeber an die S-Bahn Hamburg GmbH ist das so genannte Basisentgelt 2011, das zugleich das wesentliche Kriterium für die Entscheidung im Vergabeverfahren war. Es wird gebildet aus der Differenz zwischen dem angebotenen Aufwand für den gesamten Betrieb (einschließlich Fahrzeugen, Werkstätten, Personal, Vertriebs- und Sicherheitsleistungen), den HVV-Fahrgeldeinnahmen und den angebotenen Fahrgeldeinnahmen aus anderen Tarifen (z.B. Schleswig-Holstein-Tarif).

Der Bieter hatte seinen Aufwand überwiegend zum Preisstand 2011 zu kalkulieren und anzubieten. Ausnahmen waren die Fahrzeugkosten (Preisstand 2018 auf Grund eines entsprechen-

den Angebotes des Fahrzeugherstellers) und die von den Auftraggebern zur Vermeidung von Risikoaufschlägen übernommenen Infrastrukturkosten für die Nutzung der Fahrwege und der Stationen. Zur Ermittlung des Basisentgeltes 2011 wurden die HVV-Fahrgeldeinnahmen 2011 für das S-Bahn Netz von den Auftraggebern vorgegeben.

Zu Vertragsbeginn Ende 2018 wird das Basisentgelt 2011 einmalig auf die Kosten und Einnahmen des Jahres 2018 fortgeschrieben. Dabei kommt bereits ein Teil der nachfolgend beschriebenen Mechanismen des Verkehrsvertrages zur Anwendung. Anschließend werden Kosten und Einnahmen jährlich nach diesen Mechanismen angepasst:

Alle Aufwandspositionen, die zwingend einer Preisentwicklung unterliegen, werden über Indizes des Statistischen Bundesamtes von 2011 an fortgeschrieben. Der Ausgleich des daraus resultierenden Mehraufwandes wird über die Tarifentwicklung garantiert. Sind die diesbezüglichen Aufwandsentwicklungen nicht deckungsgleich mit der Tarifentwicklung, geht dies zu Lasten oder zu Gunsten der Auftraggeber. Reichen z.B. die HVV-Tarifentwicklungen nicht aus, um die indizierten Kosten zu decken, geht die Differenz zu Lasten der Auftraggeber, andersherum verbleiben Einnahmen aus höheren Tarifentwicklungen bei den Auftraggebern. Die Einnahmeänderungen aus Nachfrageänderungen im Netz teilen sich der Auftragnehmer und die Auftraggeber ab 2019 hälftig. Der Auftragnehmer hat einen Anreiz für das Bemühen um zusätzliche Fahrgäste und damit um Steigerung der Einnahmen. Die Auftragnehmer können daraus insbesondere die Infrastrukturkostenentwicklung ausgleichen und gegebenenfalls Angebotsausweitungen finanzieren. Bisher erhielt der Auftragnehmer alle Einnahmeänderungen aus der Nachfragesteigerung. Außerdem erhält der Auftragnehmer einmalig 10 % der Wirkung jeder Tarifierhöhung bezogen auf die HVV-Fahrgeldeinnahmen für das S-Bahn Netz. Damit wird ein ökonomischer Anreiz geschaffen, Tarifierhöhungen zuzustimmen.

Im Verkehrsvertrag sind allgemein die Chancen und Risiken aus Aufwands- und Einnahmeentwicklungen nach Maßgabe des möglichen Einflusses der Vertragspartner verteilt. Dies verhindert unnötige Risikoaufschläge.

Für eine Änderung des Umfangs der Verkehrsleistungen sind im Verkehrsvertrag Modalitäten definiert und preislich hinterlegt bzw. durch ein Verfahren zur Ermittlung eines angemessenen Preises ausreichend festgelegt (s. dazu im Einzelnen Nummern 4.2 bis 4.4).

4.1.3 Bestellerentgelt und Vergleich mit dem bis zum Jahr 2018 geltenden Verkehrsvertrag

Aktuell hat jedes der drei vom S-Bahn Netz Hamburg bedienten Bundesländer eigene vertragliche Regelungen mit der S-Bahn Hamburg GmbH, die jetzt in ein gemeinsames Vertragswerk der drei Länder mit der S-Bahn Hamburg GmbH überführt werden sollen. Ende 2018 würden die Zahlungen der drei Länder bei Fortführung der bisherigen Vertragsregelungen etwa 100 Mio. Euro betragen.

Wenn sich die Indices und die HVV-Einnahmen im Wesentlichen wie in den vergangenen zehn Jahren entwickeln, ist bereits zu Vertragsbeginn mit einer gegenüber dem Angebot gesunkenen Belastung der Auftraggeber zu rechnen. Das Basisentgelt würde dann im Jahr 2018 rund 91 Mio. Euro betragen. Das beruht darauf, dass die HVV-Einnahmen in den letzten zehn Jahren stärker gestiegen sind als die entsprechend dem neuen Vertrag auszugleichenden Kosten. Sollte sich diese Entwicklung fortsetzen, würde die Belastung der Auftraggeber auch nach Vertragsbeginn weiter sinken (siehe Anlage 2). Außerdem ist bei der Bewertung zu beachten, dass das neue Angebot der S-Bahn Hamburg GmbH acht zusätzliche Fahrzeuge und die Herstellung der Durchgängigkeit für die bestehende Baureihe 474 enthält. Die jährlichen Kosten dafür betragen etwa acht Mio. Euro.

Für Hamburg beläuft sich unter denselben Annahmen der Anteil nach dem neuen Vertrag im Jahre 2018 auf etwa 81 Mio. Euro. Die jährliche Belastung nach dem bis Ende 2018 laufenden Vertrag zwischen Hamburg und der S-Bahn Hamburg GmbH betrug im Jahr 2011 rund 75 Mio. Euro. Weitgehend unabhängig von tatsächlichen Aufwands- und Ertragsentwicklungen wird dieser Betrag grundsätzlich entsprechend den Regionalisierungsmitteln mit 1,5 % pro Jahr aufgestockt (vgl. Drucksache 18/6272). Bei einer fiktiven Fortführung des laufenden Vertrages würden die Kosten für Hamburg im Jahre 2018 demnach etwa 83 Mio. Euro betragen.

Im Ergebnis ergäbe sich unter den genannten Voraussetzungen für Hamburg eine Ersparnis von etwa 192 Mio. Euro über die Vertragslaufzeit gegenüber einer fiktiven Fortführung des laufenden Vertrages.

4.2 Zusätzliche Verkehre im Bestandnetz

4.2.1 Leistungen

Hierunter fallen hauptsächlich zusätzliche verkehrliche Leistungen zwischen Altona, Hauptbahnhof und Harburg-Rathaus (beispielhaft Linie S32 in Anlage 3) sowie weitere verkehrliche Optimierungsmaßnahmen. Die Auftraggeber können

diese verkehrlichen Leistungen jederzeit bestellen. Sie haben das Recht, die S-Bahn Hamburg GmbH mit der Beschaffung der dafür erforderlichen Fahrzeuge (mindestens acht, bis zu 22) bis zum 30. September 2018 zu beauftragen. Die Fahrzeuge selbst können zu einem späteren Zeitpunkt unter der Beachtung der geltenden gesetzlichen Bestimmungen für die Fahrzeugzulassung ausgeliefert werden.

Da zur Beauftragung dieser verkehrlichen Leistungen zusätzliche Haushaltsmittel eingesetzt werden müssten, setzt die Ausübung der Option einen gesonderten Beschluss der Bürgerschaft voraus.

4.2.2 Belastungen der Auftraggeber

Mit dem vorliegenden Vertrag sind die Konditionen für die Zu- und gegebenenfalls auch (wieder) Abbestellung der Zugkilometer im Bestandsnetz in der Spanne von 90 % bis 110 % der Ausgangsleistung festgelegt. Eine Abbestellung ist max. im Umfang von 3 % pro Jahr möglich. In diesen Fällen wird der durchschnittliche Zugkilometersatz angewendet. Im Falle der Abbestellung müssen allerdings die Fahrzeuge unabhängig von ihrer Nutzung über das Basisentgelt bis Vertragsende entgolten werden. In den Konditionen für die Zubestellung sind die Aufwände für die Fahrzeugbeschaffung und die Fahrzeuge selbst bereits enthalten.

Die Haushaltsbelastung würde bei Ausübung der Option unter der Annahme der unter Punkt 4.1.3 genannten Randbedingungen (Entwicklung von Kosten, Einnahmen und Fahrgastzahlen) steigen (siehe Anlage 4).

4.3 Netzerweiterungen Linien S4-Ost, S4-West

4.3.1 Leistungen

Derzeit prüfen Schleswig-Holstein und Hamburg die Voraussetzungen für S-Bahn Verkehrsleistungen zwischen Hasselbrook und Ahrensburg/Bad Oldesloe (S4-Ost, siehe auch Anlage 3) und später für Leistungen zwischen Altona und Elmshorn (S4-West, siehe auch Anlage 3). Für diese Netzerweiterung werden bis zu 29 Zweisystemfahrzeuge der Baureihe 490.2 für die Realisierung der Linie S4-Ost (Hamburg – Richtung Ahrensburg) und bis zu 15 Zweisystemfahrzeuge der Baureihe 490.2 für die Realisierung der Linie S4-West (Hamburg- Richtung Elmshorn) benötigt. Die Auftraggeber haben das Recht, die S-Bahn Hamburg GmbH mit der Beschaffung dieser Fahrzeuge (je Bestellvorgang mindestens jedoch acht Fahrzeuge) bis zum 30. September 2018 zu beauftragen. Die Fahrzeuge selbst können zu einem späteren Zeitpunkt unter der Beachtung der gelten-

den gesetzlichen Bestimmungen für die Fahrzeugzulassung ausgeliefert werden.

Folgende Vorteile ergeben sich für die Auftraggeber aus dieser Regelung:

Die beschafften Fahrzeuge sind identisch mit den vorhandenen Fahrzeugen. Die S-Bahn Hamburg GmbH kann dadurch die notwendigen Fahrzeuge für die Verkehrsleistungen der S 4 zum selben Preis wie die Zweisystemfahrzeuge, die für das Bestandsnetz beschafft werden, erwerben. Außerdem entfällt damit eine mögliche Fahrzeugneuentwicklung mit allen Risiken (Zuverlässigkeit, Zulassung) und die Fahrzeuge sind untereinander kupplungsfähig.

Die Vergabe der verkehrlichen Leistung ist nicht Bestandteil dieses Vertrages und muss nach derzeitiger Rechtslage ausgeschrieben werden. Die Verkehrsleistung muss spätestens ca. zwei Jahre vor der Inbetriebnahme der S4 ausgeschrieben werden.

Für den Fall, dass die Verkehrsleistung ebenfalls an die S-Bahn Hamburg GmbH vergeben wird, werden die Fahrzeuge wie die übrigen Neu- und Altfahrzeuge von der S-Bahn Hamburg GmbH eingesetzt und gehen daher direkt vom Hersteller an sie. Ebenso ist denkbar, dass nach dem Ergebnis der Ausschreibung die Erbringung der Verkehrsleistung an einen Dritten vergeben wird. Für diesen Fall sind im Verkehrsvertrag insbesondere nachfolgende Regelungen vereinbart:

- Die S-Bahn Hamburg GmbH kauft die von ihr auf Grundlage dieses Vertrages bestellten Fahrzeuge beim Fahrzeughersteller. Sie schließt mit den Auftraggebern oder auf deren Wunsch mit einem von den Auftraggebern benannten Dritten einen weiteren Kaufvertrag mit dem im Verkehrsvertrag festgelegten Inhalten über diese Fahrzeuge ab.
- Die Auftraggeber bürgen in diesem Fall selbstschuldnerisch und unbefristet für die Erfüllung sämtlicher Verpflichtungen des von den Auftraggebern benannten Dritten, insbesondere für die Zahlung des Kaufpreises.
- Der von dem Dritten zu zahlende Kaufpreis der Fahrzeuge entspricht dem Kaufpreis, den die S-Bahn Hamburg GmbH an den Hersteller zu zahlen hat, gegebenenfalls zuzüglich einer gesetzlichen Umsatzsteuer und der zusätzlich zum Herstellerpreis angegebenen Vorfinanzierungskosten.
- Die S-Bahn Hamburg GmbH tritt die ihr gegenüber dem Hersteller zustehenden Gewährleistungsrechte und sonstige zustehenden Sekundäransprüche an die Auftraggeber bzw.

den von den Auftraggebern benannten Dritten ab. Alle gemäß dem Fahrzeugliefervertrag zu treffenden Entscheidungen des Auftragnehmers (z. B. Leistungsänderungen/Tolerierungen, Freigabeentscheidungen im Rahmen der Qualitätssicherung) erfolgen durch die Auftraggeber oder den von den Auftraggebern benannten Dritten. Die dazu erforderlichen vertraglichen Mitwirkungsrechte tritt der Auftragnehmer soweit erforderlich ab. Die Auftraggeber werden die nach dem Liefervertrag mit dem Hersteller in diesem Zusammenhang erforderlichen Obliegenheiten und Mitwirkungshandlungen übernehmen. Die vertraglich geschuldete Abnahme und etwaige Einbehalte erfolgen durch den Auftragnehmer nach Weisung der Auftraggeber. Mit Abtretung der Ansprüche entfällt die Haftung des Auftragnehmers für eine Nicht- oder Schlechtleistung des Fahrzeugliefervertrages.

Für die Beauftragung zur Erbringung der Verkehrsleistung und für die Beschaffung der Züge ist ein zusätzlicher Beschluss der Bürgerschaft erforderlich.

4.3.2 Belastung der Auftraggeber

Die Fahrzeuge werden von der S-Bahn Hamburg GmbH beschafft, stehen aber auch einem Wettbewerber zur Verfügung. Deshalb wurde vereinbart, dass die S-Bahn Hamburg GmbH dementsprechend eine angemessene Vergütung für den mit der Beschaffung verbundenen Aufwand seines Unternehmens und seiner an der Beschaffung beteiligten verbundenen Unternehmen erhält.

Die Fahrzeuge müssen zusätzlich entgolten werden. Es gelten die gleichen Konditionen wie für die unter Punkt 4.1 genannten neuen Zweisystemfahrzeuge (Baureihe 490.2).

Für den Fall, dass die verkehrlichen Leistungen der S4 als Ergebnis der gesonderten Ausschreibung nicht an die S-Bahn Hamburg GmbH vergeben werden, entsteht durch die dann nötige faktische Übernahme und Begleitung des Fahrzeugbeschaffungsprozesses bis zur Übergabe der Fahrzeuge an den neuen Betreiber zusätzlicher Aufwand auf Seiten der Auftraggeber. Über die Verteilung der Kosten im Falle der Verwirklichung müssen die beteiligten Bundesländer sich noch verständigen.

4.4 Netzerweiterung Verlängerung der S21 nach Kaltenkirchen

4.4.1 Leistungen

Bei der Erbringung der verkehrlichen Leistung nach Kaltenkirchen handelt es sich voraussicht-

lich um eine Verlängerung der Linie S21 (siehe auch Anlage 3). Sie ist daher dem Grunde nach bereits Bestandteil des jetzt zu schließenden Vertrages.

Für das Betreiben der Linie S21 Elbgastrasse – Aumühle werden im gegenwärtigen Ausbauzustand 27 Fahrzeuge inklusive Reserve benötigt. Würde die Strecke Eidelstedt – Kaltenkirchen elektrifiziert, um die S21 nach Kaltenkirchen zu verlängern (zu verschwenken), stiege der Bedarf um bis zu weitere 20 Fahrzeuge. Die Netzerweiterung nach Kaltenkirchen hätte grundlegende Auswirkungen auf den Fahrzeugbestand: Die Linie S21 müsste komplett von Einsystemfahrzeugen auf Zweisystemfahrzeuge umgestellt werden. In Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Entscheidung zur Verlängerung der Linie S21 gibt es zwei Möglichkeiten:

- a) Entscheidung zur Fahrzeugbeschaffung vor dem 31. März 2015:

Es werden mit dem Zuschlag auf das vorliegende Angebot zunächst nur die 27 benötigten Fahrzeuge in Einsystemtechnik beschafft. Die Auftraggeber haben eine Umbestelloption im Umfang von 27 Einsystem- auf Zweisystemfahrzeuge, welche bis zum 31. März 2015 eingelöst werden kann. Die Auftraggeber haben außerdem das Recht, die S-Bahn Hamburg GmbH mit der Beschaffung von weiteren bis zu 20 dafür erforderlichen Fahrzeugen (je Bestellvorgang mindestens acht) bis zum 30. September 2018 zu beauftragen.

- b) Entscheidung zur Fahrzeugbeschaffung nach dem 31. März 2015 und vor dem 30. September 2018:

Es werden mit dem Zuschlag auf das vorliegende Angebot zunächst nur die 27 benötigten Einsystemfahrzeuge beschafft. Die Auftraggeber haben eine Umbauoption im Umfang von 27 Einsystem- auf Zweisystemfahrzeuge. Die Umbauoption kann bis zum 31. Dezember 2018 wahrgenommen werden. Die Fahrzeuge selbst können zu einem späteren Zeitpunkt unter der Beachtung der geltenden gesetzlichen Bestimmungen für die Fahrzeugzulassung ausgeliefert werden.

Die Angebotsfrist, bis zu der ein Umbaupreis genannt werden muss, endet im Mai 2013. Der Umbaupreis ist jedoch nicht vergaberelevant. Weitere bis zu 20 Zweisystemfahrzeuge für den Streckenast nach Kaltenkirchen müssten dann bis zum 30. September 2018 beauftragt werden.

Für die Beauftragung zur Erbringung der Verkehrsleistung und für die Beschaffung der Fahr-

zeuge ist ein zusätzlicher Beschluss der Bürgerschaft erforderlich.

4.4.2 Belastung der Auftraggeber

Die Erbringung der Verkehrsleistung für die Fahrten zwischen Elbgastrasse und Aumühle wird bereits mit dem zu schließenden Verkehrsvertrag vergeben, eine separate Ausschreibung der erweiterten Verkehrsleistung Eidelstedt-Kaltenkirchen ist deshalb nicht möglich. Die Kosten für die zusätzlichen verkehrlichen Leistungen sind zwischen den Aufgabenträgern und der S-Bahn Hamburg GmbH zu verhandeln. Basis sind die im vorliegenden Vertrag bereits festgelegten Konditionen für die Zubestellung. Sollte es zu keiner Einigung kommen, wird gemeinsam ein Sachverständiger beauftragt, der einen Vorschlag unterbreiten wird. Dabei darf sich die Gesamtwirtschaftlichkeit des Verkehrsvertrages für den Auftragnehmer nicht wesentlich ändern im Vergleich dazu, wie sie sich bei Fortschreibung nach den vertraglichen Regelungen ohne die Anpassung ergeben würde.

Die Durchführung des Fahrzeugbeschaffungsprozesses ist mit Verkehrsvertrag entgolten.

Im Fall der Umbestellung von Einsystem- auf Zweisystemfahrzeuge sowie für die 20 zusätzlichen Zweisystemfahrzeuge gelten die gleichen Konditionen wie für die unter Punkt 4.1. genannten neuen Zweisystemfahrzeuge (Baureihe 490.2).

Über die Verteilung der Kosten im Falle der Verwirklichung müssen sich die beteiligten Bundesländer noch verständigen.

4.5 Fahrzeugzugriff zum Ende des Verkehrsvertrages im Jahr 2033

4.5.1 Neu beschaffte Fahrzeuge inklusive Optionsfahrzeuge (Baureihe 490)

Die Lebensdauer eines Eisenbahnfahrzeuges beträgt ca. 30 Jahre. Die neu zu beschaffenden Fahrzeuge (Baureihe 490) können nach dem Auslaufen des Verkehrsvertrages für die Vergabe der Verkehrsleistung ab 2033 weiter genutzt werden. Zentrales Ziel dieser Vergabe war es, für alle Bewerber der ab 2033 zu vergebenden Verkehrsleistungen gleiche Wettbewerbsbedingungen bezüglich der Fahrzeuge zu schaffen. Deshalb haben die Auftraggeber im Verkehrsvertrag bezüglich des Zugriffs auf alle neu beschafften Fahrzeuge der Baureihe 490 inkl. der Optionsfahrzeuge im Wesentlichen das Folgende festgelegt:

- Die S-Bahn Hamburg GmbH schließt mit den Auftraggebern oder auf deren Wunsch mit einer juristischen Person des privaten Rechts, deren Anteile ausschließlich von einem oder

mehreren Auftraggebern und/oder den von diesen mehrheitlich beherrschten Tochter- bzw. Enkelunternehmen gehalten werden, einen Kaufvertrag über alle neu beschafften Fahrzeuge der Baureihe 490 inkl. der Optionsfahrzeuge.

- Die Auftraggeber bürgen, sofern sie nicht selbst Vertragspartner werden, selbstschuldnerisch und unbefristet für die Erfüllung sämtlicher Verpflichtungen des von den Auftraggebern benannten Dritten, insbesondere für die Zahlung des Kaufpreises entsprechend der im Vertrag vereinbarten Restwertformel (für Fahrzeuge, die im Dezember 2018 in Betrieb gehen, beträgt dieser 50 % der angebotenen Anschaffungs- und Herstellkosten).
- Sollten die Fahrzeuge auf dem S-Bahn Netz Hamburg im kommenden Vergabeverfahren nicht oder nicht ohne erhebliche zusätzliche Anforderungen der Auftraggeber bis zum Jahr 2048 zugelassen werden, zahlen die Auftraggeber der S-Bahn Hamburg GmbH den Kaufpreis entsprechend der im Vertrag vereinbarten Restwertformel (für Fahrzeuge, die im Dezember 2018 in Betrieb gehen beträgt dieser 50 % der angebotenen Anschaffungs- und Herstellkosten).

Die Auftraggeber haben ein großes Interesse daran, dass die neu beschafften Fahrzeuge der Baureihe 490 bei Auslaufen des Verkehrsvertrages im Jahr 2033 sich in einem guten Zustand befinden. Deshalb haben die Aufgabenträger das Recht im Verkehrsvertrag verankert, die Instandhaltungsarbeiten der S-Bahn Hamburg GmbH stichprobenartig zu überwachen und Einsicht in die Instandhaltungsdokumentation für alle Fahrzeuge der Baureihe 490 zu nehmen. Für die Rückgabe der Fahrzeuge wurde der Zustand definiert, in dem die Fahrzeuge zu übergeben sind; ein zugehöriges Übergabeverfahren und für den Streitfall ein Schiedsverfahren sind im Verkehrsvertrag ebenfalls festgelegt worden.

4.5.2 Bestandsfahrzeuge Baureihe 474/Ersatz durch eine Baureihe 491

Die 112 Bestandsfahrzeuge der Baureihe 474 haben im Jahr 2033 voraussichtlich ihre wirtschaftlich sinnvolle Nutzungsdauer erreicht. Deshalb wurde die Möglichkeit geschaffen, sämtliche Fahrzeuge der Baureihe 474 bis Ende 2033 außer Betrieb zu nehmen und durch neue Fahrzeuge zu ersetzen, die unter dem Arbeitstitel Baureihe 491 entwickelt werden sollen (siehe auch Anlage 1).

Die Auftraggeber haben das Recht im Verkehrsvertrag verankert, von der S-Bahn Hamburg GmbH die Inbetriebnahme und Einfloftung der

neuen Fahrzeuge der Baureihe 491 zu verlangen. Die Erklärung der Auftraggeber muss der S-Bahn Hamburg GmbH bis zum 31. Dezember 2023 vorliegen. Die Auftraggeber schließen mit der S-Bahn Hamburg GmbH dazu einen separaten Vertrag ab, in dem die Details unter anderem bezüglich der angemessenen Vergütung, dem Zeitpunkt und dem Ablauf der Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge und deren Einsatz geregelt werden. Die Einzelheiten konnten hierzu noch nicht festgelegt werden, da die Umsetzung voraussichtlich erst ab 2028 beginnt.

Mit dieser Vorgehensweise besteht für die Auftraggeber die Möglichkeit, die Vergabe der S-Bahn Verkehrsleistung ab 2033 von der Fahrzeugbeschaffung der Baureihe 491 zu entkoppeln.

Für die Beauftragung ist ein zusätzlicher Beschluss der Bürgerschaft erforderlich.

4.6 Anpassung des Verkehrsvertrages bei Änderungen von wesentlichen Rahmenbedingungen

Für den Fall, dass es zu Änderungen von wesentlichen Rahmenbedingungen, wie z.B. der Revision der Regionalisierungsmittel, der Einführung der Umsatzsteuerpflicht der Auftraggeber, der Umsetzung des Projekts S-Bahn Kaltenkirchen oder einer überproportionalen Tarif- oder Leistungsänderung kommt, wurde zwischen dem Auftraggeber und der S-Bahn Hamburg GmbH folgende Vorgehensweise vereinbart:

Es werden Verhandlungen mit dem Ziel einer einvernehmlichen Anpassung des Verkehrsangebotes und unter dem Aspekt der Sicherstellung einer Gesamtwirtschaftlichkeit des Verkehrsvertrages für die S-Bahn Hamburg GmbH aufgenommen. Die Gesamtwirtschaftlichkeit bestimmt sich nach dem Saldo der zu erwartenden Erträge und Aufwendungen der S-Bahn Hamburg GmbH im Sinne von § 242 Absatz 2 HGB, soweit sie mit diesem vorliegenden Verkehrsvertrag im Zusammenhang stehen. Sollten diese Verhandlungen zu keiner Einigung führen, wird ein auf dem Gebiet des Schienenpersonennahverkehrs erfahrener Sachverständiger, gegebenenfalls durch den Präsidenten der Wirtschaftsprüferkammer, beauftragt.

5. Alternative zur vorgeschlagenen Vergabe

Für den Fall, dass das Angebot der S-Bahn Hamburg GmbH nicht angenommen wird, wäre die erneute Ausschreibung der Verkehrsleistungen, getrennt von der Fahrzeugbeschaffung, erforderlich. Nachfolgend werden die Konsequenzen beschrieben. Finanzielle Auswirkungen können im Folgenden nicht seriös benannt werden.

5.1 Beschaffung von Neufahrzeugen und Gründung der HSF

Am 21. Juni 2012 wurde die HSF Hamburger Schnellbahn-Fahrzeug-Gesellschaft mbH gegründet. Es handelt sich dabei um eine hundertprozentige Tochter der Hamburger Hochbahn AG. Sie dient insbesondere dem Zweck der Beschaffung von Schienenfahrzeugen, um sie Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Einsatz im S-Bahn Netz im Großraum Hamburg zur Verfügung zu stellen.

Die HSF müsste 60 Fahrzeuge beschaffen, welche sich aus dem Ersatz der 52 Fahrzeuge der Baureihe 472 sowie der acht zusätzlichen Fahrzeuge zur Stabilisierung des heutigen Angebotes (Fahren von Langzügen, Reaktion auf Zugausfälle) zusammensetzen.

Sollte es nicht möglich sein, die 70 Fahrzeuge der Baureihe 474.1/2, die sich im Eigentum der S-Bahn Hamburg GmbH befinden, zu angemessenen Konditionen zu erwerben bzw. zu mieten, würde die Beschaffung von 70 weiteren Neufahrzeugen durch die HSF nötig werden.

Optional kommen noch 86 Fahrzeuge hinzu, die für den Ausbau der verkehrlichen Leistungen im Bestandnetz und zur Abdeckung der bei Netzerweiterungen entstehenden Kapazitätsbedarfe dienen.

Auf Grund der langen Vorlaufzeiten für Fahrzeugentwicklung und -beschaffung würde das erste Neufahrzeug nach dem Ergebnis von Gesprächen der HSF mit den Fahrzeugherstellern nicht vor Mitte 2020 in Betrieb genommen werden können. Dieser Weg der Fahrzeugbeschaffung würde zwingend zu einer Überbrückungsvereinbarung über mehrere Jahre mit dem jetzigen Betreiber führen (hierzu siehe Ausführungen zu 5.4).

5.2 Verhandlungen mit der S-Bahn Hamburg GmbH über die 70 Fahrzeuge und die Instandhaltung der Baureihe 474

Mit der S-Bahn Hamburg GmbH wäre über die Übernahme (Erwerb oder Miete) der in ihrem Eigentum befindlichen 70 Fahrzeugen der Baureihe 474.1/2 und deren weitere Instandhaltung zuzüglich der Zweisystemfahrzeuge der Baureihe 474.3, auf die die Aufgabenträger Zugriff haben, zu verhandeln.

Der Ausgang der Verhandlungen ist ungewiss. Das Eigentum an den Fahrzeugen der Baureihe 474.1/2 verschafft der S-Bahn Hamburg GmbH grundsätzlich einen strategischen Vorteil in Gestalt einer höheren Marktzutrittschürde für andere Betreiber. Ohne Zugriff auf diese Fahrzeuge müs-

sen andere Betreiber eine komplette Neufahrzeugflotte anbieten, was rein vom Volumen her zu erheblich höheren Investitionen und Risiken führt. Auch durch Wertungsaufschläge zu Lasten von Altfahrzeugen, die nicht einfach zu bestimmen sind, lässt sich diese Hürde nur bis zu einem gewissen Grad absenken. Es ist nicht ersichtlich, warum die S-Bahn Hamburg GmbH freiwillig auf diesen strategischen Vorteil verzichten sollte.

Die Verhandlungen hierzu müssten spätestens im Jahr 2015 abgeschlossen sein, damit ein entsprechender Vorlauf für die Ausschreibung der Verkehrsleistungen ab 2018 gegeben wäre.

5.3 Weiterer Einsatz der Baureihe 472

Abhängig von der Fahrzeugbeschaffung und dem Betreiberwechsel würden für den Zeitraum ab Dezember 2018 die 52 Fahrzeuge der Baureihe 472 benötigt. Sie könnten Zug um Zug gegen die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen außer Betrieb genommen werden. Die Fahrzeuge müssten noch einige Jahre, zur Überbrückung des Zeitraums bis zur Auslieferung und Inbetriebnahme der 60 Fahrzeuge der BR 490, eingesetzt werden. Da die Fahrzeuge in den Jahren 1974 bis 1976 und 1982 bis 1984 gefertigt wurden und sich bereits jetzt dem Ende ihrer wirtschaftlich sinnvollen Nutzungsdauer nähern, wird ihr verlängerter Einsatz über Ende 2018 hinaus zu überproportionalen Aufwand und voraussichtlich auch zu anwachsenden betrieblichen Problemen wie Zugausfällen führen.

5.4 Betreiberwechsel

Es wäre ferner notwendig, Festlegungen zum S-Bahn-Betrieb im Überbrückungszeitraum ab Dezember 2018 zu treffen.

Eine Direktvergabe an die S-Bahn Hamburg GmbH ist nach aktueller Rechtslage (Verordnung der EG über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße – VO (EG) 1370/2007) nur als Notmaßnahme für maximal zwei Jahre möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Überbrückungszeitraum ab Dezember 2018 länger als zwei Jahre dauern würde und somit eine Direktvergabe an die S-Bahn Hamburg GmbH zur Erbringung der Verkehrsdienstleistungen in diesem Fall über zwei Jahre hinausreichen müsste. Dafür gibt es derzeit keine gesicherte Rechtsgrundlage. Auf Referenzfälle kann nicht zurückgegriffen werden, da noch kein ähnlicher Fall existiert. Die Gestaltung der Direktvergabe würde auch von der Kooperationsbereitschaft der S-Bahn Hamburg GmbH abhängen, die die Leistungen im Übergangszeitraum zu erbringen hätte; dies

berührt auch die Frage, ob die S-Bahn Hamburg GmbH bereit wäre, die neu zu beschaffenden Fahrzeuge einzufлотten. Außerdem müsste der Übergang in Teilnetzen erfolgen, da ein vollständiger Übergang des Gesamtnetzes zu einem Zeitpunkt an einen neuen Betreiber mit weit überwiegend neuen Fahrzeugen als zu risikobehaftet erscheint.

Abgesehen von der Frage der Verfügbarkeit von Fahrzeugen, würde ein neuer Betreiber weitere Probleme zu bewältigen haben. Als wesentlich erachtet die zuständige Behörde hierbei die Verfügbarkeit von Werkstattkapazitäten (hierzu siehe Ausführungen unter 5.5) und von Personal. Zum Personal ist nach derzeitiger Rechtslage auf Grund des Betriebsübergangs gemäß §613a BGB und der entsprechenden Regelung in Artikel 4 Absatz 5 der VO (EG) 1370/2007 ein neuer Betreiber grundsätzlich verpflichtet, die Beschäftigten der S-Bahn Hamburg GmbH ein Jahr zu den bisherigen Konditionen weiter zu beschäftigen. Dies tritt jedoch nicht ein, wenn Arbeitnehmer nicht gewillt sind, für den neuen Betreiber zu arbeiten. Die Regelung führt somit zu nicht unerheblichen kalkulatorischen Risiken für einen neuen Betreiber. Sie bietet allerdings auch die Chance, auf Arbeitskräfte zurückgreifen zu können, die mit den Besonderheiten des Hamburger Netzes und den Betriebsabläufen vertraut sind. Weiter dürften bei dem Betriebsübergang auf einen neuen Betreiber, der mit dem spezifischen System der Hamburger S-Bahn nicht vertraut ist, technisch und organisatorisch bedingte Startprobleme auftreten, die zu auch öffentlichkeitswirksamen Betriebseinschränkungen wie Zugausfällen und Verspätungen führen könnten.

5.5 Bereitstellung einer Werkstatt für Neufahrzeuge

Ob der Neubau einer Werkstatt durch die Aufgabenträger notwendig ist und wenn ja, für wie viele Fahrzeuge, ist davon abhängig, ob die S-Bahn Hamburg GmbH bereit wäre, die Fahrzeuge der Baureihe 474 und gegebenenfalls Baureihe 490 zu einem akzeptablen Preis instandzuhalten. Nach dem geltenden Eisenbahnrecht ist die S-Bahn Hamburg GmbH verpflichtet, ihre Leistungen jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen anzubieten. Bedingung hierfür ist, dass der Werkstattbetrieb weitergeführt wird sowie die Werkstattkapazitäten und die entsprechende technische Ausrüstung für die Instandhaltung der Fahrzeuge vorhanden ist.

Folglich wäre es eine Voraussetzung für den Bau der Werkstatt durch die Auftraggeber, dass die Verhandlungen mit der S-Bahn Hamburg GmbH mit negativem Ergebnis abgeschlossen werden.

Die Gespräche mit der S-Bahn Hamburg GmbH müssten hierzu bis spätestens Ende 2015 beendet sein, damit die nötige Vorlaufzeit von drei Jahren für die Errichtung der Werkstatt gewährleistet wäre.

Für die Erbringung der Instandhaltungsleistungen ab Dezember 2018 wäre es notwendig, potenziellen Bietern eine neue Werkstatt anzubieten, da die Verfügbarkeiten einer geeigneten Werkstatt zwingende Voraussetzung für die Abgabe eines Angebotes ist und Flächen, die die spezifischen Anforderungen erfüllen (insbesondere geeignete Größe bei guter Anbindung ins Gleichstrom-S-Bahn Netz), kaum vorhanden sind. Die zuständige Behörde hat die notwendigen Voraussetzungen für die Errichtung einer Werkstatt in Tiefstack getroffen; vergleichbar weitere geeignete Flächen in Hamburg sind ohne kostenintensive Erschließungsmaßnahmen nach Einschätzung der zuständigen Behörde nicht vorhanden.

Zum aktuellen Zeitpunkt kann jedoch noch nicht abschließend bewertet werden, wie hoch die Kapazitäten der Werkstatt sein müssen. Im maximalen Fall müsste die Instandhaltung von 194 Fahrzeugen in der neuen Werkstatt erbracht werden. Eine Instandhaltung von Fahrzeugen für die Netzerweiterungen „S4“ und „Elektrifizierung Kaltenkirchen“ würde aus Kapazitätsgründen voraussichtlich nicht in der neuen Werkstatt stattfinden können. Da hier Zweistromfahrzeuge betroffen sind, für die die Werkstatt nicht auf Hamburger Gebiet liegen muss, können hierfür an anderer Stelle die notwendigen Kapazitäten errichtet werden.



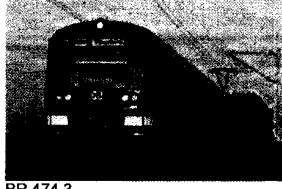


6. Finanzierung





Die Finanzierung für Leistungen nach Ziffer 4.1 erfolgt aus dem Titel 7200.682.13 „Zahlungen für Leistungen im Schienenpersonennahverkehr“. Es handelt sich dabei um Bundesmittel, die bedarfsgerecht durch Sollübertragung vom Titel 7200.682.02 „Zuweisung des Bundes gemäß §5 Regionalisierungsgesetz“ bereit gestellt werden. Die Anpassung der Höhe der des den Ländern zustehen Betrages entsprechend §5 des Regionalisierungsgesetzes ist für das Jahr 2015 vorgesehen, die Anpassung der Höhe ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht prognostizierbar.

7. Petitum

Der Senat bittet die Bürgerschaft, dem Abschluss des Vertrages „Vergabe der Verkehrsleistung der S-Bahn Hamburg ab Dezember 2018“ und seinen finanziellen Auswirkungen zuzustimmen.

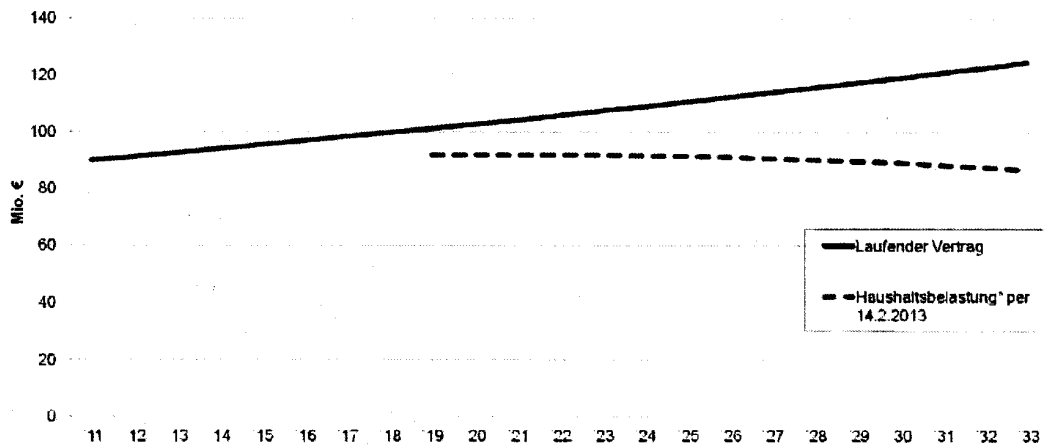
S-Bahn Hamburg – Übersicht der Fahrzeuge

	Fahrzeug	Fakten	...- 2018	2018 ... 2033	2033 ...
Fahrzeugpark heute					
1	 BR 472 vorzugsweise Einsatz auf S 21 und S 2	<ul style="list-style-type: none"> • 52 Fahrzeuge • kein Zugriffsrecht • Baujahr 1974 und ff. • Einsystemfahrzeug • v max: 100 km/h • nur kuppelfähig mit BR 472 	In 2018 Lebenserwartung der Fahrzeuge von 32 Jahren deutlich überschritten	Kein Einsatz mehr, Ablösung durch BR 490	---
2	 BR 474.1 und BR 474.2 vorzugsweise Einsatz auf S 1, S 11 und S 31	<ul style="list-style-type: none"> • 70 Fahrzeuge • kein Zugriffsrecht • Baujahr 1996 bis 2001 • Einsystemfahrzeug • v max: 100 km/h • nur kuppelfähig mit BR 474.x 	in Betrieb	Betrieb bis 2028 - 2033, dann Ersatz durch BR 491	Außerbetriebnahme, Ersatz durch BR 491
3	 BR 474.3 Einsatz auf der S 3	<ul style="list-style-type: none"> • 42 Fahrzeuge, gefördert durch Nds und HH • Zugriffsrecht • Baujahr 1998 bis 2001 (33 Umbaufahrzeuge) bzw. 2005 u. 2006 (9 Neubaufahrzeuge) • Zweisystemfahrzeug • v max: 100 km/h • nur kuppelfähig mit BR 474.x 	in Betrieb	Betrieb bis 2028 ... 2033, dann Ersatz durch BR 491	Außerbetriebnahme, Ersatz durch BR 491
Neu zu beschaffende Fahrzeuge					
4	 BR 490.1 (Einsystemfahrzeug) Bestellung: Ersatz BR 472, Einsatz vorzugsweise auf S 21 und S 2	<ul style="list-style-type: none"> • 56 Fahrzeuge • Zugriffsrecht in 2033 • 4 Fahrzeuge Bj 2016 (zwecks Erprobung) • Übrige Fahrzeuge Baujahr 2017 bis 2018 • Einsystemfahrzeug • v max: 100 km/h • nur kuppelfähig mit BR 490.x 	In Konstruktion und Erprobung	ab 2018 in Betrieb, Ersatz BR 472; Achtung: Sollten die Verkehre nach Kaltenkirchen ausgedehnt werden, müssen bis zum 30.06.2015 27 Fahrzeuge als BR 490.2 an Stelle BR 490.1 bestellt werden. Weiter ist die Option lfd. Nr. 7 zu beauftragen.	in Betrieb
5	 BR 490.2 (Zweisystemfahrzeug). Bestellung: Erprobungsfahrzeuge für die Zweisystem-Optionsfahrzeuge und Stabilisierung S 3	<ul style="list-style-type: none"> • 4 Fahrzeuge • Zugriffsrecht in 2033 • Bj 2016 (zwecks Erprobung) • Zweisystemfahrzeug • v max: 140 km/h • nur kuppelfähig mit BR 490.x 	In Konstruktion und Erprobung	ab 2018 in Betrieb, Stabilisierung Linie S 3	in Betrieb

	Fahrzeug	Fakten	...- 2018	2018 ... 2033	2033 ...
Fahrzeugooptionen S 21 und innerstädtischer Verkehr (keine Ausschreibung der Verkehrsleistung)					
6	 BR 490.1 Option: Verstärkung innerstädtischer Verkehr (z.B. „S32“)	<ul style="list-style-type: none"> • 22 Fahrzeuge • Zugriffsrecht in 2033 • Einsystemfahrzeug • v max: 100 km/h • nur kuppelfähig mit BR 490.x 	---	Bestellung muss bis zum 30.09.2018 ausgelöst werden	
7	 BR 490.2 Option: Kaltenkirchen	<ul style="list-style-type: none"> • 20 Fahrzeuge • Zugriffsrecht in 2033 • Zweisystemfahrzeug • v max: 140 km/h • nur kuppelfähig mit BR 490.x 	---	Bestellung muss bis zum 30.09.2018 ausgelöst werden	
Fahrzeugooptionen S 4 (Ausschreibung der Verkehrsleistung)					
8	 BR 490.2 Option: S4 Ost (Ahrensburg) Separate Ausschreibung der Verkehrsleistung Linie S4	<ul style="list-style-type: none"> • 29 Fahrzeuge • Zweisystemfahrzeug • v max: 140 km/h • nur kuppelfähig mit BR 490.x 	---	Bestellung muss bis zum 30.09.2018 ausgelöst werden	
9	 BR 490.2 Option: S 4 West (Itzehoe/Wrist) Separate Ausschreibung der Verkehrsleistung Linie S 4	<ul style="list-style-type: none"> • 15 Fahrzeuge • Zweisystemfahrzeug • v max: 140 km/h • nur kuppelfähig mit BR 490.x 	---	Bestellung muss bis zum 30.09.2018 ausgelöst werden	
Einflottung					
10	BR 491 Bestellung: Einflottung	<ul style="list-style-type: none"> • ??? Fahrzeuge • Baujahr 2028 bis 2033 • Ein- und Zweisystemfahrzeug • kuppelfähig mit BR 491 	---	ab 2023: In Konstruktion und Erprobung 2028 - 2033: Einflottung	in Betrieb

Anlage 2

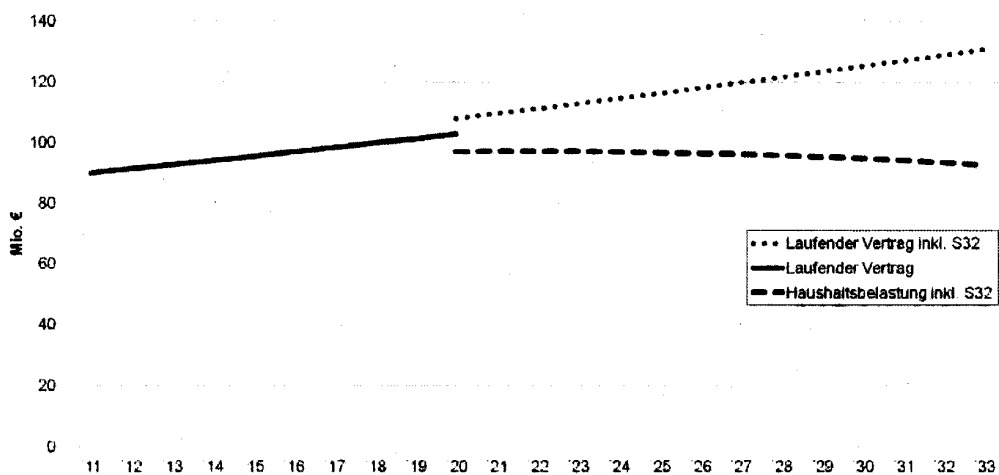
**Summe Haushaltsbelastung für Hamburg, Niedersachsen
und Schleswig-Holstein für das S-Bahn Bestandsnetz (Ziffer 4.1)
– Vergleich laufender Vertrag (Gerade) mit neuem Verkehrsvertrag**



Annahmen für den abzuschließenden Verkehrsvertrag:

- Infrastrukturkosten jährliche Steigerung von 2,0 %
- Strom-, Lohn- und sonstige Kosten jährliche Steigerung von 2,21 %
- HVV-Tarifentwicklung jährliche Steigerung von 2,3 %
- HVV-Nachfrageentwicklung jährliche Steigerung von 1,0 %

**Summe Haushaltsbelastung für Hamburg, Niedersachsen
und Schleswig-Holstein für zusätzliche Verkehre im Bestandnetz
(Schwerpunkt Einführung der Verbindung Altona-Hbf.-Harburg, Ziffer 4.2)
– Vergleich laufender Vertrag (Gerade) mit neuem Verkehrsvertrag**



Annahmen für den abzuschließenden Verkehrsvertrag:

- Infrastrukturkosten jährliche Steigerung von 2,0 %
- Strom-, Lohn- und sonstige Kosten jährliche Steigerung von 2,21 %
- HVV-Tarifentwicklung jährliche Steigerung von 2,3 %
- HVV-Nachfrageentwicklung jährliche Steigerung von 1,0 %