

Der Senat von Berlin  
- StadtUm VII C 2 –  
Tel.: 9025 (925) 1025

An das  
Abgeordnetenhaus von Berlin  
über Senatskanzlei – G Sen –

V o r l a g e

- zur Kenntnisnahme -

über

Sicherstellung der Leistungen für den S-Bahn-Verkehr in Berlin und Brandenburg mit Wirkung ab dem 15.12.2017

---

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

### **Aufgabe und bisherige Arbeitsschritte**

Die Länder Berlin und Brandenburg sind als Aufgabenträger gesetzlich dafür verantwortlich, ein dem öffentlichen Interesse entsprechendes Angebot im S-Bahn Verkehr zu gewährleisten (vgl. § 1 Regionalisierungsgesetz i. V. m. § 2 ÖPNVG Berlin bzw. § 2 ÖPNVG Brandenburg).

In Umsetzung dieser gesetzlichen Gewährleistungsverantwortung haben die zuständigen Aufgabenträger öffentliche Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge) mit Verkehrsunternehmen abzuschließen (vgl. Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 i. V. m. § 15 Abs. 1 AEG). Zuständige Behörde ist gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG Berlin die für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Senatsverwaltung, d. h. derzeit die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

Der von den Ländern Berlin und Brandenburg zur Erbringung und Finanzierung der Leistungen im Verkehr der Berliner S-Bahn mit der S-Bahn Berlin GmbH geschlossene Verkehrsvertrag endet mit dem 14.12.2017. Zur kontinuierlichen Ge-



wahrleistung des S-Bahn Verkehrs müssen die Länder Berlin und Brandenburg mit Wirkung ab dem 15.12.2017 neue verkehrsvertragliche Grundlagen schaffen.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat im Jahr 2009 mit den Vorbereitungen für eine Anschlussbeauftragung begonnen. Am 26. Januar 2010 hat der Senat einen Beschluss über die Organisation der Vorbereitung der Vergabe (Lenkungs- und Koordinierungskreis), deren Zielsetzung sowie die Prüfung verschiedener Handlungsoptionen gefasst. In Umsetzung dieses Senatsbeschlusses erfolgte am 3. Februar 2010 die europarechtlich notwendige Vorabbekanntmachung der wettbewerblichen Vergabe der S-Bahn Verkehre auf dem Ring und seinen Zulaufstrecken („Teilnetz Ring“).

Die im Rahmen eines Verkehrsvertrages zu beauftragenden Geschäftstätigkeiten betreffen auf Grund eisenbahnrechtlicher Vorgaben nur den Verkehrsbetrieb auf der Eisenbahninfrastruktur. Anders als bei den Verkehren der BVG AöR, befindet sich die Infrastruktur für die Berliner S-Bahn nicht im Zugriff des Landes. Eine integrierte kommunale Bewirtschaftung (Verkehrs- und Infrastrukturbetrieb) ist daher derzeit ausgeschlossen. An dieser Situation wird sich auch kurzfristig nichts ändern, da kein durchsetzbarer Anspruch des Landes Berlin auf den Erwerb der S-Bahn Infrastruktur besteht.

### **Vergabe im Wettbewerb oder Direktvergabe**

Es ist rechtlich grundsätzlich zulässig, das Wettbewerbsverfahren unter Beachtung gewisser Voraussetzungen aufzuheben, wenn kein wirtschaftliches Ergebnis erreicht wird, d. h. wenn kein wertungsfähiges Angebot abgegeben wird oder alle wertungsfähigen Angebote die Kostenschätzung der Länder erheblich überschreiten und die Möglichkeiten zur Verhandlung mit den Bietern ausgeschöpft sind.

Die sich im Falle einer Aufhebung des Wettbewerbsverfahrens bietenden Handlungsoptionen unterliegen alle extremen zeitlichen Restriktionen. Dabei ist es von Vorteil, dass die Fahrzeugindustrie im Rahmen des vorlaufenden Wettbewerbsverfahrens ihre Angebote bereits kalkuliert hat:

- Die Beschaffung der Fahrzeugverfügbarkeit im Wege des vorbereiteten Fahrzeugdienstleistungsmodells kann zügig starten, da die Vergabeunterlagen vorbereitet sind und die Fahrzeugindustrie auch „kalkulationsfähig“ ist. Die Vergabe des Verkehrsvertrages (Wettbewerb oder Direktvergabe an BVG AöR) ist in diesem Fall nicht zeitkritisch.
- Denkbar ist auch die Ankündigung einer Direktvergabe des Verkehrsvertrages an die BVG AöR. Ein solcher Vertrag könnte erst nach Jahresfrist abgeschlossen werden. Mit Zustimmung der Gremien der BVG AöR könnte diese aber die Fahrzeugbeschaffung umgehend bereits nach Ankündigung starten.



Entgegen der Rechtsauffassung des OLG Brandenburg, welches eine Direktvergabe von Verkehrsverträgen nach Eisenbahnrecht als zulässig erachtete, hat der Bundesgerichtshof (BGH) mit Beschluss vom 08.02.2011 höchstrichterlich festgestellt, dass derartige Verkehrsverträge grundsätzlich dem Vergaberecht unterliegen und grundsätzlich im Wettbewerb zu vergeben sind. Die Nutzung der Infrastruktur der Berliner S-Bahn ist dabei für alle Wettbewerber möglich, denn nach Eisenbahnrecht hat der Eisenbahninfrastrukturbetreiber allen in Frage kommenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die für den Verkehrsbetrieb erforderliche Infrastruktur (insbesondere Trassen und Stationen) diskriminierungsfrei gegen ein Infrastrukturbenutzungsentgelt zur Verfügung zu stellen.

Eine Ausnahme von diesem Grundsatz der Pflicht zur wettbewerblichen Vergabe greift insbesondere dann, wenn das zu beauftragende Verkehrsunternehmen zumindest von einer der beauftragenden Gebietskörperschaften wie eine eigene Dienststelle beherrscht wird. Stünde die S-Bahn Berlin GmbH im Eigentum des Landes Berlin, so wäre eine Direktvergabe gegenüber dem dann landeseigenen Unternehmen grundsätzlich zulässig. Das Land Berlin hat daher gegenüber der DB AG sein Interesse bekundet, die Gesellschaftsanteile der S-Bahn Berlin GmbH oder zumindest das Eigentum an den Altfahrzeugen der Baureihe 481 zu erwerben. Die DB AG und der Eigentümer haben allerdings verbindlich mitgeteilt, dass sie kein Verkaufsinteresse haben.

### **Neufahrzeugbedarf und Zeitdauer für Fahrzeugbeschaffung**

Vor dem Hintergrund der S-Bahn Krise der letzten Jahre ist ein besonderes Augenmerk auf die zukünftige Fahrzeugverfügbarkeit zu legen. Hintergrund hierfür ist, dass die derzeit noch im Einsatz befindlichen Altbaureihen mit den Typenbezeichnungen 480 bzw. 485 ab dem Jahr 2018 nicht mehr oder zeitlich nur noch sehr begrenzt einsatzfähig sind. Es müssen daher für das Teilnetz Ring ca. 380-390 Wagen (= 190-195 Viertelzüge) neu beschafft werden. Die genaue Stückzahl ist vom Auftragnehmer auf Basis eigener Einschätzungen zur notwendigen Reservehaltung zu bemessen.

Die Industrie wird mit der Entwicklung der Fahrzeuge erst beginnen, wenn sie dazu beauftragt wurde. Ein solcher Auftrag wird seinerseits erst dann ausgelöst, wenn ein Eisenbahnunternehmen den Zuschlag für einen entsprechenden Verkehrsvertrag erhalten hat. Bei Start des Verfahrens zur Vergabe eines Verkehrsvertrages unverzüglich nach der Beschlussfassung des Senates wird bis zu dessen Zuschlag eine Zeitspanne von ca. 25 Monaten vergehen (3,5 Monate Frist zur Abgabe von Teilnahmeanträgen und ca. 21 Monate zwischen der Aufforderung zur Angebotsabgabe und der Zuschlagserteilung). Daher wird die Industrie die konkrete Entwicklung der Neufahrzeuge erst im zweiten Quartal 2014 starten können. Bis zum Abschluss der Herstellung der Fahrzeuge werden insgesamt weitere 6,5 Jahre vergehen (Entwicklung, Zulassung, Erprobung, Herstellung).

Diese Einschätzung beruht zum einen auf der Auswertung der Aussagen des Handbuchs Eisenbahnfahrzeuge des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) vom Mai 2011, zum anderen auf den Ergebnissen einer Markterkundung im September 2011 mit Fahrzeugherstellern und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

- Von den 6,5 Jahren entfällt mit 44 Monaten der längste Zeitraum auf die Entwicklung und Zulassung der Fahrzeuge.
- Weitere 10 Monate werden benötigt, um Fahrzeuge einer Vorserie zu erproben und Erkenntnisse daraus in die Produktion der Hauptserie umzusetzen.
- Die Produktion der Hauptserie benötigt ca. 24 Monate.

Die Erprobung soll mit zugelassenen Fahrzeugen und im Fahrgastbetrieb erfolgen. Die Fahrzeuge der Vorserie können voraussichtlich Ende 2017 in Dienst gestellt und im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden. Die letzten Neufahrzeuge werden voraussichtlich Ende 2020 in Dienst gestellt.

Seitens der Landes Berlin wird auf der Grundlage der Ergebnisse des Arbeitskreises Fahrzeuge vom Juni 2011 davon ausgegangen, dass die Fahrzeuge der Baureihe 481 noch mittelfristig wirtschaftlich eingesetzt werden können und erst längerfristig, d. h. Mitte/Ende der zwanziger Jahre, ein technisch-wirtschaftlicher Zwang besteht, diese Fahrzeuge ebenfalls durch Neufahrzeuge zu ersetzen.

Im Ergebnis der erfolgten Prüfungen und Vorbereitungen sowie unter Berücksichtigung der o. a. Rahmenbedingungen soll das nachfolgend begründete Vorgehen die Sicherstellung des S-Bahnverkehrs ab Dezember 2017 gewährleisten:

## **1. Vergabe in Teilnetzen**

**Entsprechend der geltenden Rechtslage wird aus technischen, wirtschaftlichen, juristischen und verkehrlichen Gründen das Gesamtnetz der Berliner S-Bahn zur Vergabe in die Teilnetze „Nord-Süd“, „Stadtbahn“ sowie „Ring“ aufgeteilt.**

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat 2011/2012 anwaltlich prüfen lassen, ob auf eine Aufteilung der Vergabe der Verkehrsleistungen der Berliner S-Bahn in Lose verzichtet und insofern das Gesamtnetz an einen Betreiber vergeben werden kann.

Das Gutachten kommt auf der Basis der aktuellen Rechtsprechung, insbesondere der Rechtsprechung des BGH, zu dem Ergebnis, dass die Länder gemäß § 97 Abs. 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) grundsätzlich zu einer Aufteilung des Gesamtnetzes in Lose bzw. Teilnetze verpflichtet sind.

Ausnahmen vom Grundsatz der Losbildung wären dann zulässig, wenn eine Aufteilung technisch unmöglich wäre oder unzumutbare wirtschaftliche Konsequenzen für den bzw. die Auftraggeber hätte. Dabei stehen die Länder als Auftraggeber in der Beweis- bzw. Darlegungslast für die eine Ausnahme begründenden Umstände.

- Analysiert wurde, dass keine betrieblichen, technischen oder organisatorischen Gründe bestehen, die einer Aufteilung des Berliner S-Bahn-Netzes in mehrere Teilnetze entgegenstehen. Zwar gibt es noch einen gewissen Regelungs- und Handlungsbedarf hinsichtlich der Schnittstellen zwischen Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen; diese stehen einer Aufteilung des Berliner S-Bahn-Netzes in Teilnetze aber nicht im Wege. Grundsätzlich ist der Zugang zur betrieblichen und fahrgastseitigen Infrastruktur sowie zu den technischen und sicherungsrelevanten Systemen klar geregelt. Auch das Vorhandensein von „Spezialfahrzeugen“ im Berliner Netz (Gleichstrom, geringe Wagenhöhe wegen niedriger Tunnel – „Lichttraumprofil“, spezielles Zugsicherungssystem) wurde in der Analyse berücksichtigt, ohne dass sich hieraus Gründe ergaben, die einer Aufteilung des Berliner S-Bahn-Netzes in mehrere Teilnetze entgegenstehen.
- Im Ergebnis der ökonomischen Untersuchungen ist keine wesentliche und insbesondere keine „unzumutbare“ Steigerung der Kosten und der Haushaltsbelastung zu erwarten, wenn das S-Bahn-Netz in mehreren Teilnetzen vergeben wird.

Nach Beurteilung der Länder Berlin und Brandenburg kann daher weder eine technische Unmöglichkeit noch eine wirtschaftliche Unzumutbarkeit mit Aussicht auf Erfolg behauptet und belegt werden. Von daher gilt die gesetzliche Pflicht zur Losbildung. Davon unabhängig können die auf mehrere Teillose bzw. Teilnetze aufgeteilten Leistungen im Ergebnis der Vergaben allerdings von einem Betreiber erbracht werden, wenn dieser für alle Teilnetze den Zuschlag erhält. Zwingend ist aber die vorausgehende Vergabe in Teillosen bzw. Teilnetzen.

Die somit gebotene Aufteilung der Leistungen in Teilnetze orientiert sich an der Struktur des S-Bahn-Netzes. Jeweils zu einem Teilnetz zusammengefasst werden die auf der Stadtbahn verkehrenden Linien, die durch den Nord-Süd Tunnel verkehrenden Linien und die auf dem Ring verkehrenden Linien.

Eine weitere Aufteilung des Netzes in Teillose ist sowohl aus technischen als auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht vorteilhaft. Insbesondere die sich daraus gegebenenfalls ergebende Notwendigkeit zur Errichtung vieler Werkstätten würde zu Mehrkosten führen; zudem dürfte es schwierig sein, im S-Bahn-Netz ausreichend geeignete Standorte zu finden. Auch die hiermit verbundene Aufteilung der Fahrzeugbeschaffung führt zu höheren Stückkosten.

Die vorgenommene Los- bzw. Teilnetzbildung hat keine nachteiligen Wirkungen für die Kunden: Für das gesamte S-Bahn Netz wird der VBB-Tarif gelten. Die

Fahrgäste können weiterhin mit einem Ticket alle Angebote im ÖPNV nutzen. Es wird vorgegeben, dass die Fahrzeuge einen Außenanstrich in dem bekannten S-Bahn-Design erhalten. Damit bleibt die S-Bahn für die Fahrgäste als einheitliches Produkt wahrnehmbar.

Die Passfähigkeit der Netze zueinander und die Integration des S-Bahn-Netzes in den Gesamt-ÖPNV werden von den Aufgabenträgern gewährleistet. Der Rahmenfahrplan wird von diesen vorgegeben und somit für Anschlussverbindungen im S-Bahn-System inkl. Zu- und Abbringer gesorgt.

## **2. Anforderungen an Vergabe und Laufzeit**

**Für die Beauftragung des S-Bahn Verkehrs im Teilnetz Ring gelten folgende Anforderungen:**

**2.1 Es wird ein Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit von 15 Jahren abgeschlossen, der die Verpflichtung zum Einsatz von Neufahrzeugen enthält.**

**2.2 Hierzu erfolgt unverzüglich ein wettbewerbliches Vergabeverfahren in Form eines strukturierten Bieterverfahrens mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb. Der Abschluss des Verfahrens steht unter dem Vorbehalt, dass der Hauptausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin die Haushaltsmittel für die Vergabe des Auftrages „Teilnetz Ring“ freigibt (Haushaltsvorbehalt).**

**2.3 Bis zur vollen Neufahrzeugverfügbarkeit ist ein interimistischer Betrieb bei Einsatz von Altfahrzeugen zu regeln.**

### **zu 2.1 Gestaffelte Betriebsaufnahme und Vertragsdauer**

Bei der Bemessung der Vertragsdauer der Anschlussverträge sollten die Fähigkeiten des Marktes, Neufahrzeuge zu beschaffen, und die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von Altfahrzeugen berücksichtigt werden.

Die Vergabe des Teilnetzes Ring orientiert sich an der erwarteten Verfügbarkeit der Neufahrzeuge und wird eine gestaffelte Betriebsaufnahme voraussichtlich zwischen Dezember 2017 und dem vierten Quartal 2020 vorsehen.

Die Vertragsdauer von 15 Jahren schöpft die Regelhöchstlaufzeit voll aus und rechtfertigt sich insbesondere durch den hohen Transaktionsaufwand der Vergabe und den gestaffelten Einstieg in den Verkehrsbetrieb.

### **zu 2.2 Ablauf und Rechtsgrundlage des Vergabeverfahrens**

Der Ablauf des beschlossenen Vergabeverfahrens gestaltet sich wie folgt: Unverzüglich nach Beschlussfassung des Senats wird der Aufruf zum Teilnahmewettbewerb für das Teilnetz Ring veröffentlicht. Die Teilnahmeanträge sind spätestens nach dreieinhalb Monaten einzureichen. Aus dem Kreis der Bewerber erhalten drei geeignete Bewerber – ggf. nach Durchführung eines Auswahlverfahrens – eine Aufforderung zur Angebotsabgabe. Das eigentliche Angebotsverfahren zwischen Aufforderung zur Angebotsabgabe und Zuschlagserteilung soll auf eine Dauer von ca. 21 Monaten ausgelegt werden.

Die rechtlichen Anforderungen an das Vergabeverfahren ergeben sich aus den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie dem nationalen Vergaberecht. Nach den Vorgaben aus Art. 5 Abs. 3 der vorgenannten Verordnung sind öffentliche Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonenverkehr im vorliegenden Fall im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben. Das für die wettbewerbliche Vergabe angewandte Verfahren muss allen Betreibern offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen. Nach Abgabe der Angebote und einer eventuellen Vorauswahl können in diesem Verfahren unter Einhaltung dieser Grundsätze Verhandlungen geführt werden, um festzulegen, wie der Besonderheit oder Komplexität der Anforderungen am besten Rechnung zu tragen ist.

Das nationale Vergaberecht sieht gemäß § 101 Abs. 7 GWB zwar als Regel die Vergabe im Offenen Verfahren, d. h. ohne Durchführung von Verhandlungen, vor. Einschlägig sind für die Vergabe von Verkehrsleistungen jedoch die Vorgaben des 1. Abschnitts der VOL/A, so dass die Leistungen im Wege eines strukturierten Bieterverfahrens in Form einer Freihändigen Vergabe mit Teilnahmewettbewerb vergeben werden.

Diese Art der Vergabe ist gemäß Art. 3 Abs. 5 VOL/A damit begründet, dass die Leistung nach Art und Umfang vor der Vergabe nicht so eindeutig und erschöpfend beschrieben werden kann, dass hinreichend vergleichbare Angebote bei Durchführung einer öffentlichen Ausschreibung erwartet werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der Finanzmarktkrise die Finanzierung von Fahrzeugen im Eisenbahnverkehr deutlich erschwert ist. Zudem besteht zu einigen Fahrzeugaspekten mit aus Fahrgastsicht erheblicher Bedeutung, zu relevanten Umweltauswirkungen sowie hinsichtlich der Kosten der Fahrzeuge noch Klärungs- und Optimierungsbedarf im Rahmen von Bieterverhandlungen; dies betrifft etwa Fahrzeug- und Instandhaltungskonzepte (Dauerfestigkeit, Effizienz), Klimatisierung, Lärmstandards und Energieeffizienz. Um das insgesamt wirtschaftlich optimale Ergebnis der Ausschreibung zu erreichen, besteht aus Sicht der Länder ein großes Interesse, die konkreten Fahrzeuganforderungen, die Finanzierungsbedingungen sowie die Regelungen für den Fahrzeugübergang am Ende der Laufzeit mit den Bietern vertieft zu verhandeln.

Die finanziellen Grundlagen für die voraussichtlich im zweiten Quartal 2014 zum Zuschlag anstehenden Verkehrsleistungen auf dem Teilnetz Ring sind mit dem Doppelhaushalt 2012/2013 geschaffen worden. Dort sind im Kapitel 1270, Titel 54003 entsprechende Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen, die mit einem Sperrvermerk versehen wurden. Die Aufhebung der Sperre bedarf der Zustimmung des Hauptausschusses des Abgeordnetenhauses.

Da die Vergabe der Leistungen aufgrund der langen Vorlaufzeiten für die Fahrzeugbeschaffung schnellstmöglich erfolgen muss, soll mit dem Verfahren trotz

Sperrung der Mittel zeitnah begonnen werden. Die Budgethoheit des Abgeordnetenhauses wird dabei durch einen entsprechenden Parlamentsvorbehalt gewahrt werden. Die Interessenten werden daher bereits in der Bekanntmachung informiert, dass die Ausschreibung unter dem Vorbehalt der Freigabe der erforderlichen Mittel durch das Parlament (Hauptausschuss) erfolgt:

*„Die Auftraggeber weisen darauf hin, dass die im Haushalt vorgesehenen Verpflichtungsermächtigungen für die hier ausgeschriebenen Leistungen qualifiziert gesperrt sind. Der Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses wird über die Aufhebung der Sperre nach Vorlage einer anonymisierten Fassung des für den Zuschlag vorgesehenen Finanzierungsmodells entscheiden. Werden die Haushaltsmittel nicht freigegeben, behalten sich die Auftraggeber vor, das Vergabeverfahren aufzuheben. Kosten und Aufwendungen werden in diesem Fall nicht erstattet.“*

Zur Umsetzung des Vorbehalts soll dem Hauptausschuss – in Anlehnung an das Procedere beim Regionalverkehrs-Vergabeverfahren „Stadtbahn“ – in anonymisierter Form der Finanzbedarf in Jahresheften sowie die Finanzierungsstruktur des erfolgreichen Bieters vorgelegt werden (vertrauliche Einsichtnahme im Datenraum).

### **zu 2.3 Interimsregelung**

Der zwischen Dezember 2017 und dem Zeitpunkt der vollen Neufahrzeugverfügbarkeit erforderliche Interimsverkehr ist auf Basis eines befristeten Weitereinsatzes von Bestandsfahrzeugen zu vergeben. Sobald im Ergebnis der Vergabe des Ringnetzes der Interimszeitraum feststeht, ist mit dem Eigentümer der Bestandsfahrzeuge eine Interimsregelung zu treffen.

### **3. Ausgestaltung des Verkehrsvertrages**

**Der Verkehrsvertrag im Teilnetz Ring wird wie folgt ausgestaltet:**

**3.1 Zur Anwendung kommt ein Bruttoanreizvertrag.**

**3.2 Die Nichteinhaltung von Vertragspflichten wird mit wirksamen finanziellen Abzügen sanktioniert. Für Extremfälle wird den Aufgabenträgern Berlin und Brandenburg ein Sonderkündigungsrecht mit Übergabe der Fahrzeuge an das Land oder einen Folgebetreiber eingeräumt.**

**3.3 Gegenüber den Aufgabenträgern sowie der Öffentlichkeit sind umfangreiche Berichts- und Offenlegungspflichten des Eisenbahnverkehrsunternehmens vorgesehen. Bei deren Bewertung unterstützt ein Beirat unter Einbindung von Vertreterinnen und Vertretern aus Parlamenten und Verbänden die Aufgabenträger. Das Land Berlin wird den Verkehrsvertrag nach Abschluss veröffentlichen.**

Seit dem Jahr 2009 herrschen teilweise nicht zu rechtfertigende Zustände im Angebot der Berliner S-Bahn (Zugausfälle/Verspätungen). Mit neuen Vertragsregelungen und klaren Vorgaben (Qualitätsstandards, Einsichtsrechte und Berichtspflichten, Sanktionen inkl. Kündigungsrecht) soll derartigen Zuständen in der nächsten Vertragsperiode so weit als möglich vorgebeugt werden.

Das Angebot der S-Bahn soll sich für die Fahrgäste auch über mehrere Betreiber hinweg aus „einem Guss“ und möglichst in einheitlicher und hoher Qualität präsentieren. Die vertraglichen Qualitätsvorgaben zu Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit etc. der jeweiligen Verträge bzw. Teilnetze werden daher aufeinander abgestimmt und unterscheiden hinsichtlich der geforderten Qualitätsniveaus nur danach, ob neue oder alte Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

#### **zu 3.1 Bruttoanreizvertrag, Vertrieb und Einnahmeverteilung**

Die Teilnetze der Berliner S-Bahn sind untereinander und mit dem BVG-Netz eng verwoben. Die Entwicklung eines großen Teils der Stellgrößen und Umfeldbedingungen, die die Zahl der Fahrgäste bzw. der Tarifierlöse beeinflussen, ist (noch) nicht sicher prognostizierbar, z. B. Energiepreise, Siedlungsentwicklung und Inf-

rastrukturentwicklung in Berlin und im Umland, Entwicklung der Tarife und Einnahmenaufteilung im VBB. Keine dieser Größen kann von dem Betreiber eines Teilnetzes der Berliner S-Bahn gesteuert werden. Sie sind somit auch nicht sicher zu kalkulieren. Die vorgesehenen „Brutto-Anreiz-Verträge“ befreien die Unternehmen von derart unkalkulierbaren Risiken. Sie bieten dagegen einen wirksamen Anreiz für Unternehmen dort, wo diese tatsächlich die Leistung auch beeinflussen können.

Vertriebsleistungen sind nicht Gegenstand des Auftrags im Teilnetz Ring. Eine räumliche Aufteilung der Vertriebsverantwortung nach Teilnetzen wäre nur teilweise möglich (Fahrkartenautomaten, personalbedienter Verkauf). Gerade bei dem für die Kundenbindung besonders relevanten Abonnementvertrieb scheitert hingegen eine solche räumliche Zuordnung. Zudem ist vor dem Hintergrund der besonderen Dynamik in der Informationstechnologie derzeit noch nicht absehbar, wie sich neue Formen des elektronischen Vertriebs in den nächsten Jahren entwickeln und am Markt durchsetzen. Von daher wird grundsätzlich davon abgesehen, Pflichten zum Vertrieb in den Verkehrsvertrag aufzunehmen. Es ist vielmehr sachgerecht, zeitnäher zum Beginn des neuen Verkehrsvertrages und zudem auch für den gesamten S-Bahn-Verkehr über die zukünftige Vertriebskonzeption für den Zeitraum ab Ende 2017 zu entscheiden.

Regelungs- und Abstimmungsbedarf zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie im Verhältnis zu den betroffenen Unternehmen, insbesondere der BVG, besteht zudem noch hinsichtlich der zukünftigen Aufteilung und Zuordnung der Einnahmen aus dem S-Bahn-Verkehr.

### **zu 3.2 Gestuftes Sanktionssystem**

Die wichtigsten Sanktionsmechanismen in den Verkehrsverträgen betreffen die Durchführung der Fahrten, die Einhaltung der vertraglich vorgegebenen Zuglängen und die Pünktlichkeit der Züge. Für nicht durchgeführte Fahrten wird grundsätzlich kein Entgelt gezahlt. Dabei wird zwischen Hauptverkehrszeit und übrigen Zeiten unterschieden. Das bildet die höheren Kosten ab, die für die Bereitstellung des für den vollständigen Betrieb in der Hauptverkehrszeit (HVZ) erforderlichen Spitzenbedarfs an Züge anfallen. Für unpünktliche Züge sowie für zu kurze Züge wird grundsätzlich das Entgelt gemindert.

Die Sanktionen sind gestuft. Ab einer bestimmten Ausfallhäufigkeit bzw. Unpünktlichkeitsquote steigen die Sanktionen, so dass übliche und im Betriebsalltag unvermeidliche, geringe Ausfälle und Verspätungen nur geringe Sanktionen nach sich ziehen, eine z.B. durch eine zu geringe Reservequote in Kauf genommene starke und dauerhafte Unterschreitung der Qualitäten sich aber nicht „lohnt“.

Bei besonders gravierender Schlechtleistung hinsichtlich der Betriebsdurchführung können die Länder den Vertrag kündigen und verlangen, dass der Vertragsteil über die Bereitstellung der Fahrzeuge (inkl. Werkstätten) aktiviert wird und an die Länder oder einen von ihnen zu bestimmenden Dritten zu den bestehenden Konditionen übertragen wird. Dies entspricht der Struktur des Vertrages, wie sie für den Zeitraum ab 2032 regulär vorgesehen ist (vgl. Ziffer 5.4). Die Länder können dann für den Verkehrsbetrieb einen alternativen Betreiber aufbauen oder mit der Durchführung betrauen. Käme es zu Problemen mit der Instandhaltung der neuen Fahrzeuge, könnten die Länder den Vertrag in Gänze kündigen und die Herausgabe der Fahrzeuge und Werkstätten verlangen.

### **zu 3.3 Qualitätsmessung, Reporting und Transparenz über einen Beirat**

Um die Qualitätsentwicklung über die Teilnetze hinweg standardisiert beobachten und bewerten zu können, werden einheitliche Vorgaben zur Qualitätsdefinition und -messung (Qualitätskriterien, Bewertungsmethoden und -skalen usw.) beim Aufbau von Qualitäts-Mess-Systemen (QMS) und Fahrzeuginformationssystemen (FIS) gesetzt. Diese Berichts- und Offenlegungspflichten sollen die Dienstleistungsqualität und auch den Fahrzeugzustand für die Auftraggeber und für die Öffentlichkeit transparent und nachvollziehbar machen.

Ein Beirat unter Einbindung von Vertretern aus Parlamenten und Verbänden soll die erforderliche Transparenz absichern und zugleich für Kontinuität in der Bewertung sorgen. Der Beirat wird die Aufgabenträger bei der Bewertung der Qualität des S-Bahn-Verkehrs unterstützen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss dazu auch gegenüber dem Beirat die Entwicklung der Qualität umfassend erläutern und bei Bedarf auch vertiefende Analysen vorlegen. Bei der Besetzung des Beirates sollen die Verbände berücksichtigt werden, die sich aktiv für die Vertretung von Fahrgastbelangen im Berliner S-Bahn Verkehr engagieren.

## **4. Absicherung von Sozialstandards**

Zur Absicherung einer sozialverträglichen Vergabe gelten folgende Regelungen:

- 4.1 Tariftreue:** Die bietenden Unternehmen müssen erklären, dass sie ihre Arbeitskräfte bei der Ausführung der verkehrsvertraglichen Leistungen mindestens nach den hierfür geltenden Entgelttarifen entlohnen. Als einschlägige Entgelttarife werden der Branchentarifvertrag für den Schienenpersonennahverkehr in Deutschland (Branchentarifvertrag) oder der Bundes-Rahmen-Lokomotivführerarifvertrag (Bundes-Lokführerarifvertrag) bestimmt.
- 4.2 Mindestlohn:** Unbeschadet etwaiger weitergehender Anforderungen nach Ziffer 4.1 müssen sich die bietenden Unternehmen schriftlich verpflichten, ihren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern (ohne Auszubildende) bei der Ausführung der Leistung mindestens ein Stundenentgelt in Höhe der Vorgaben gem. § 1 Abs. 4 und 5 Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetz zu zahlen. Diese Verpflichtung umfasst die Zusage des Bieters, diese Mindestlohn-Vorgabe seinerseits auch gegenüber allen von ihm beauftragten Nachunternehmern oder einem von ihm oder einem Nachunternehmer beauftragten Verleihern durchzusetzen.
- 4.3 Arbeitsplatzsicherung:** Jeder Bieter wird verpflichtet, den im Fahrbetrieb des betreffenden Teilnetzes beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ein Arbeitsplatzangebot unter Beibehaltung der vertraglichen Konditionen zu unterbreiten.

Die Regelungen zur Sozialverträglichkeit beinhalten einen gewissen Ausgestaltungsbedarf, dem mit den zwischen Berlin und Brandenburg abgestimmten Anforderungen Rechnung getragen wird.

### **zu 4.1 Tariftreue**

Der oder die einschlägigen Tarifverträge sind nach billigem Ermessen festzusetzen. Dabei legen die Länder Berlin und Brandenburg den Branchentarifvertrag oder alternativ den Bundes-Lokführerarifvertrag als einschlägige Tarifverträge fest.

Eine Festlegung auf nur einen der beiden in Frage kommenden Entgelttarife (Branchentarifvertrag oder Bundes-Lokführertarifvertrag) erscheint nicht erforderlich, da sie trotz einer gewissen Verschiedenheit in den Entgeltstufen prinzipiell auf dem gleichen Niveau liegen. Eine Festlegung auf einen der beiden Entgelttarife würde daher den faktischen Ausschluss der betreffenden Tarifvertragsparteien des anderen Entgelttarifes zur Folge haben. Eine solche Festlegung könnte zudem einen nicht gerechtfertigten Eingriff der Länder in die Tarifautonomie bedeuten.

#### **zu 4.2 Mindestlohn**

Hinsichtlich des Mindestlohnes gelten die zum Zeitpunkt der Bekanntmachung der Vergabe geltenden gesetzlichen Vorgaben. Dabei haben sich die Länder Berlin und Brandenburg darauf geeinigt, dass die gesetzlichen Vorgaben des Landes Berlin einschlägig sein sollen.

#### **zu 4.3 Arbeitsplatzsicherung**

Wenn es zu einem Wechsel des Auftragnehmers kommt, dann sollen die Arbeitsplätze der bestehenden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer davon nicht betroffen sein. Damit der Umfang neu einzustellender und auszubildender Mitarbeiter rechtzeitig bei allen Akteuren bekannt ist, muss zudem mit entsprechendem Vorlauf vor dem Vertragsstart geklärt sein, wer das Arbeitsplatzangebot des Neubetreibers annimmt. Von daher wurde auf Basis der Anordnungsbefugnis nach Art. 4 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 folgendes Vorgehen vorgesehen:

1. Die Auftraggeber erheben bei dem bisherigen Betreiber die Daten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die von einem Betreiberwechsel betroffen sein könnten (Alter, Betriebszugehörigkeit, Teilnetzzuordnung – soweit möglich) und stellen diese entsprechend Art. 4 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 allen Bewerbern zur Verfügung.
2. Jeder Bewerber wird verpflichtet allen im Fahrbetrieb des betreffenden Teilnetzes beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ein Arbeitsplatzangebot auf Basis des einschlägigen Tarifvertrages sowie der nach den nationalen Umsetzungsnormen der Richtlinie 2001/23/EG geltenden Konditionen zu unterbreiten.
3. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer müssen sich bis 30 Monate vor Betriebsstart entscheiden, ob sie das Arbeitsplatzangebot des neuen Betreibers annehmen oder bei ihrem bestehenden Arbeitgeber bleiben wollen. Entscheiden sich Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für einen Wechsel, ist der Bieter an sein Angebot gebunden. Der lange Vorlauf ist notwendig, um für den Fall, dass die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei ihrem bestehenden Arbeitgeber bleiben wollen, der neue Betreiber ausreichend Zeit hat, Personal anzuwerben und auszubilden.

## **5. Anforderungen an die Fahrzeuge**

**An die Fahrzeuge sind folgende Anforderungen zu stellen:**

- 5.1 Die Fahrzeuge müssen unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Nutzungsdauer von mindestens 30 Jahren sicher, dauerhaft und wartungsarm sein. Die Kosten sollen über den Lebenszyklus der Fahrzeuge optimiert sein (insbesondere Beschaffung, Finanzierung, Wartung, Instandhaltung, Energieverbrauch). Die tragenden, normalerweise nicht auszutauschenden Bauteile der Fahrzeuge müssen dauerhaft für 40 Jahre ausgelegt sein.**
- 5.2 Für die zu beschaffenden Neufahrzeuge werden vom Aufgabenträger weitere notwendige Anforderungen bestimmt, die derzeit im Wege einer Markterkundung mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeugherstellern sowie in Abstimmung mit Fahrgast- und Behindertenverbänden präzisiert werden.**
- 5.3 Der mit dem Verkehr im Teilnetz Ring beauftragte Betreiber verantwortet die Beschaffung der für den Verkehrsbetrieb (inkl. Reserve) erforderlichen Neufahrzeuge sowie deren Vorhaltung (Wartung, Instandhaltung).**
- 5.4 Mit Ende des Verkehrsvertrages nach 15 Jahren greift eine Weitereinsatzregelung, die dazu verpflichtet, die Fahrzeuge für weitere 15 Jahre vorzuhalten und zu festgelegten Nutzungsbedingungen und Preisen für einen dann von den Ländern beauftragten Verkehrsvertragspartner verfügbar zu machen.**

### **zu 5.1 Dauerfestigkeit, Wartungsaufwand, Lebenszyklusbetrachtung**

Für das Teilnetz Ring sind ca. 190-195 Viertelzüge (= 380-390 Wagen) im Gegenwert von geschätzt 600 Mio. € neu zu beschaffen. Die mit dieser Investition verbundenen Fahrzeugkapitalkosten machen einen bedeutenden Teil der Gesamtkosten des Verkehrsvertrages aus. In diesem Zusammenhang hat die S-Bahn-Krise der vergangenen Jahre eindrücklich vor Augen geführt, dass die Dauerfestigkeit der Fahrzeuge sowie der mit ihnen verbundene Wartungsaufwand

sowohl für die Verlässlichkeit des S-Bahn-Angebotes als auch für die Wirtschaftlichkeit des S-Bahn-Betriebs von herausragender Bedeutung sind. Damit sich die mittelbar von den Ländern als Auftraggebern zu tragenden Fahrzeugkapitalkosten angemessen amortisieren können, ist das Fahrzeug von vornherein so auszulegen, dass es mindestens 30 Jahre in wirtschaftlich sinnvoller Weise in Einsatz kommen kann.

Bei einer Optimierung der Kosten über den Lebenszyklus der Fahrzeuge werden alle relevanten Kosten – insbesondere für Beschaffung, Finanzierung, Wartung, Instandhaltung und Energieverbrauch – gegeneinander abgewogen. Zum Beispiel können sich höhere Beschaffungs- und Finanzierungskosten lohnen, wenn sie durch geringere Betriebskosten über die Lebensdauer mindestens kompensiert werden. Ziel ist eine Minimierung der Gesamtkosten über alle Phasen der Fahrzeuglebensdauer, vom Entwurf über die Produktion und den Einsatz im Betrieb bis hin zur Entsorgung bzw. Wiederverwertung.

Obwohl von einer wirtschaftlichen Nutzungsdauer der Fahrzeuge von 30 Jahren ausgegangen wird, soll sichergestellt werden, dass die tragenden, normalerweise nicht auszutauschenden Bauteile des Fahrzeugs dauerhaft für 40 Jahre ausgelegt sind. Der Grund hierfür ist, dass derzeit noch nicht genau und abschließend bewertet werden kann, ob nach 30 Jahren ein weiterer Einsatz der Fahrzeuge erforderlich und wirtschaftlich sein wird. Um diesbezüglich Entscheidungsspielräume zu erhalten, muss die Anforderung, dass die wesentlichen, tragenden Teile auch 40 Jahre halten, bereits jetzt formuliert werden. Denn ein nachträglicher Einbau von zum Beispiel neuen Wagenböden wäre nur mit hohem Aufwand möglich und würde einen eventuellen Weiterbetrieb nach 30 Jahren faktisch unmöglich bzw. sehr unwirtschaftlich machen.

## **zu 5.2 Weitere Fahrzeuganforderungen der Aufgabenträger**

Zur Realisierung der Ziele und Anforderungen des Berliner ÖPNVG sind von den Aufgabenträgern Fahrzeuganforderungen zu setzen. Zentrale Aspekte sind dabei:

- Die Fahrzeuge sind nach neuesten Erkenntnissen barrierefrei und behindertengerecht zu gestalten.
- Der Fahrgastraum soll konstruktiv und gestalterisch eine hohe Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität gewährleisten. Soweit kompatibel mit dem Ziel einer hohen Energieeffizienz, ist eine Klimatisierung der Fahrzeuge anzustreben.
- Niedriger Energieverbrauch soll besonders honoriert werden. Das betrifft sowohl den Antrieb als auch die anderen Verbraucher im Fahrzeug wie Beleuchtung, Heizung und Klimatisierung.

- Bei den Lärmemissionen wird eine deutliche Senkung gegenüber den Fahrzeugen der Baureihe 481 vorgegeben. Dabei sollen Grenzwerte eingehalten werden, die restriktiver als die derzeit gültigen internationalen Normen sind.
- Zur Erreichung einer hohen subjektiven Sicherheit der Fahrgäste sind Sprechstellen zur Kontaktaufnahme mit dem Fahrpersonal und Einrichtungen zur Videoüberwachung vorzusehen.

Die Anforderungen werden im Rahmen der derzeit erfolgenden Markterkundung konkretisiert.

Der Betreiber wird Werkstattkapazitäten zur Instandhaltung der Neufahrzeuge vorhalten und betreiben.

### **zu 5.3 Beschaffung der Fahrzeuge durch den Betreiber**

Die Regelhöchstlaufzeit eines Verkehrsvertrages beträgt 15 Jahre. Die angestrebte technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer der Fahrzeuge liegt hingegen bei 30-40 Jahren. Dieses Auseinanderfallen von Vertragslaufzeit und Fahrzeug-Nutzungsdauer hat folgende Konsequenzen:

- Es besteht die Gefahr, dass die Entwicklung der Fahrzeuge vorrangig an den Erfordernissen der ersten Vertragsperiode und nicht an den Erfordernissen des vollen Lebenszyklus orientiert wird (Dauerfestigkeit, Wartungsaufwand, Energieverbrauch, Ersatzteilbeschaffung).
- Ökonomisch ergibt sich die Konsequenz, dass die erste Vertragsperiode mit wesentlich höheren Kapitalkosten als die zweite Vertragsperiode belastet sein wird. Dieses verteuert die „ersten“ 15 Jahre.
- Für die „zweiten“ 15 Jahre wird der Preis mit dem Anschlussvertrag neu kalkuliert. Der Betreiber hat daher die Möglichkeit sich einen spezifisch hohen Wartungsaufwand von den Ländern „extra“ bezahlen zu lassen.
- In Vorbereitung der Anschlussvergabe kommt bei einem Anschlusserwerb ein sehr hoher Transaktionsaufwand („due diligence-Prüfung“; d.h. sorgfältige Analyse aller technischen, kaufmännischen und rechtlichen Risiken, der „gebrauchten Spezialfahrzeuge“ und der dafür eingerichteten Werkstätten) auf alle Verfahrensbeteiligte zu.
- Die Verantwortlichkeit für die Dauerfestigkeit der Fahrzeuge liegt in den „zweiten“ 15 Jahren „faktisch“ bei den Ländern (dem Hersteller und ggf. auch dem Erstbetreiber werden etwaige Mängel nicht mehr nachweisbar sein).

Um die vorstehenden Probleme zu lösen bzw. zu vermeiden, wäre die Beauftragung eines Fahrzeugdienstleisters denkbar, der im Auftrag des Landes Berlin die

geforderten S-Bahn Fahrzeuge spezifiziert, entwickelt, produziert und für die planbare Lebensdauer von 30 Jahren den jeweiligen Betreibern nach vorab festgelegten Konditionen und Preisen zur Verfügung stellen würde. Ein solcher Fahrzeugdienstleistungsauftrag würde jedoch zu einer „Formalisierung“ der Schnittstelle zwischen Betrieb und Werkstatt führen. Dieses ist zwar auch in anderen Konstellationen üblich (Fahrzeugpool; Leasing), vermindert aber die Erschließung von Optimierungspotenzialen, weil die Schnittstellen erstens formalisiert werden müssen (getrennte Auftragnehmer und Verträge) und zweitens am „grünen Tisch“ von den Ländern entwickelt würden. Zudem kann bei einem Fahrzeugdienstleistungsauftrag das Eisenbahnunternehmen nicht verbindlich mit seinem betrieblichen Know-how in die Beschaffung der Fahrzeuge eingebunden werden. Dieses ist ein besonders gravierender Nachteil, da es sich bei den S-Bahn Fahrzeugen um Spezialanfertigungen handelt und von daher der „richtigen“ Spezifikation der Fahrzeuge vor dem Hintergrund der betrieblichen Erfahrungen ein besonderes Gewicht zukommt.

Wegen der vorab skizzierten Nachteile wird daher kein getrennter Fahrzeugdienstleistungsauftrag von den Ländern vergeben. Vielmehr soll das für den Betrieb im Teilnetz Ring ausgewählte Eisenbahnverkehrsunternehmen die Beschaffung der Fahrzeuge verantworten.

#### **zu 5.4 Regelung zum Einsatz der Fahrzeuge über weitere 15 Jahre**

Um sowohl eine integrierte Betrachtung von Betrieb und Instandhaltung der Fahrzeuge als auch eine Optimierung der Lebenszykluskosten über die gesamte wirtschaftliche Nutzungsdauer der Fahrzeuge zu erreichen, wird vorgegeben, dass mit Ende des Verkehrsvertrages nach 15 Jahren als Teil der zu vergebenden Leistung im Teilnetz Ring eine Weitereinsatzregelung greift. Diese verpflichtet das Unternehmen dazu, die Fahrzeuge für weitere 15 Jahre vorzuhalten und zu festgelegten Nutzungsbedingungen und Preisen für einen dann von den Ländern beauftragten Verkehrsvertragspartner verfügbar zu machen.

Im Ergebnis wird somit ein Vertrag über 30 Jahre abgeschlossen, der aus zwei Vertragsperioden mit unterschiedlichen Pflichten besteht.

- In der ersten Vertragsperiode (Jahre 0-15) handelt es sich um einen originären Verkehrsvertrag, d. h. es werden Fahrzeuge beschafft, gewartet und eingesetzt.
- In der zweiten Vertragsperiode (Jahre 16-30) kommt ein Fahrzeugüberlassungsvertrag zur Anwendung. Die in der ersten Vertragsperiode beschafften Fahrzeuge werden weiterhin gewartet und verfügbar gemacht. Der Einsatz der Fahrzeuge erfolgt jedoch durch einen neuen Betreiber, der von den Ländern separat zu beauftragen ist.

- Die Länder haben es dabei in der Hand, ob sie für die „zweite Vertragsperiode“ den neuen Betreiber in einem wettbewerblichen Verfahren auswählen oder ein eigenes Unternehmen direkt mit dem Verkehrsvertrag unter Nutzung der bereits vorhandenen Fahrzeuge beauftragen.

Vorteilhaft an der vorgesehenen Weitereinsatzregelung ist insbesondere, dass die Verantwortlichkeit für die Dauerfestigkeit und die Alltagstauglichkeit für den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge in einer Hand liegt und auch der Wartungsaufwand (inkl. Ersatzteilbevorratung) über den gesamten Lebenszyklus einheitlich verantwortet wird. Zudem wird bei einer solchen Regelung der Transaktionsaufwand für die Anschlussvergabe wesentlich verringert. Schließlich führt die Konzeption einer Weitereinsatzregelung zu einer Preisnivellierung, da die Kapitalkosten über 30 Jahre verteilt im Preis abgebildet werden. Im Ergebnis ist daher zu erwarten, dass sich, durch die mit der Weitereinsatzverpflichtung verbundenen Optimierung und „Umverteilung“, der Zuschussbedarf in der ersten Vertragsperiode im Verhältnis zu einem normalen 15 Jahresvertrag merklich absenken lässt.

Damit ist auch sichergestellt, dass bei einer außerordentlichen Kündigung wegen ungenügender Leistungen in der ersten Vertragsperiode der Weiterbetrieb durch die Länder selbst oder ein neu ausgewähltes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt werden kann. Für diesen Fall wird, unabhängig von der ansonsten frei gestaltbaren Zusammenarbeit der Beteiligten in der ersten Periode, bei außerordentlicher Kündigung eine Herauslösung der Fahrzeugbereitstellung vorgesehen.

Die Kaufoption auf den Fuhrpark ist im Falle der „Weiter Einsatzregelung“ insoweit entbehrlich, als das Land auch für ein eigenes Unternehmen die Fahrzeugverfügbarkeit nach Ablauf der ersten Vertragsperiode über diese Regelung sichern kann. Eine Kaufoption auf Fahrzeuge und Werkstätten ist jedoch mit dem Ende des in Summe 30-jährigen Verpflichtungszeitraums sowie für den Fall der außerordentlichen Kündigung vorzusehen.

Die Laufzeit der zweiten Vertragsperiode soll optional um bis zu 36 Monate verlängert werden können, falls dies aus Gründen der Daseinsvorsorge oder aus wirtschaftlichen Gründen geboten erscheint.

## **6. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung**

Zur haushaltsmäßigen Absicherung der Ausschreibung und Vergabe eines S-Bahnteilnetzes zur Sicherstellung des S-Bahnverkehrs ab Dezember 2017 wurden im Doppelhaushalt 2012/2013 bei Kapitel 1270, Titel 54003 Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 1,2 Mrd. €/3,0Mrd.€ vorgesehen.

Berlin, den 26. Juni 2012

Der Senat von Berlin

Klaus W o w e r e i t  
.....  
Regierender Bürgermeister

Michael M ü l l e r  
.....  
Senator für Stadtentwicklung  
und Umwelt