

An die **0516 O**  
Vorsitzende des Hauptausschusses  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über  
Senatskanzlei - G Sen -

**Zwischenergebnisse der Markterkundung S-Bahn-Fahrzeug-Beschaffung**  
**hier: Teilnetzausschreibung**

34. Sitzung des Hauptausschusses am 9. Mai 2018  
Bericht SenFin – II LIP 5 – vom 27. April 2018 – rote Nr. 0516 D

36. Sitzung des Hauptausschusses am 20. Juni 2018  
Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 30. Mai 2018 – rote Nr. 0516 F

38. Sitzung des Hauptausschusses am 10. Oktober 2018  
Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 13. August 2018 – rote Nr. 0516 K

39. Sitzung des Hauptausschusses am 7. November 2018  
Zwischenbericht SenUVK – IV C 21 – vom 25. Oktober 2018, rote Nr. 0516 L

40. Sitzung des Hauptausschusses am 21. November 2018  
Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 10. November 2018 – rote Nr. 0516 M

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss bis zum 30.11.2018 die weitere Vorgehensweise im Rahmen der Teilnetzausschreibung unter dem Aspekt der kalkulierten Ausgaben zu erläutern, insbesondere dann, wenn durch die Teilnetzausschreibung durch unterschiedliche Anbieter ggf. verschiedene Fahrzeugtypen beschafft werden.“

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Die Ausschreibung der beiden Teilnetze wird entsprechend dem im Hauptausschuss vorgestellten Zeitplan (Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 10. November 2018 – rote Nr. 0516 M) vorbereitet. Das umfasst auch die Kalkulation des Erwartungswertes, die auf Basis der im nächsten Jahr zu erstellenden Vergabeunterlagen erfolgen wird.

Dem Berichtsauftrag scheint in Bezug auf die „kalkulierten Ausgaben“ die Annahme zu Grunde zu liegen, dass die Vergabekonzeption einem als besonders kostenträchtig eingeschätzten Einsatz unterschiedlicher Fahrzeugtypen Vorschub leistet. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der parallele Einsatz unterschiedlicher Fahrzeugtypen der langjährigen Praxis im Berliner S-Bahn-Netz entspricht. Angesichts der Größe des Netzes und der hohen Anzahl benötigter Fahrzeuge führen bereits die historisch begründeten unterschiedlichen Lebenszyklen der zu verschiedenen Zeitpunkten beschafften Fahrzeuge der derzeit im Einsatz befindlichen Baureihen verschiedener Hersteller dazu, dass es auch auf Basis der Folgeverträge keine baulich einheitliche Fahrzeugflotte geben kann. Dieser „Flottenmix“ kann auch aus fahrzeugtechnischer Sicht durchaus vorteilhaft sein. Sollte sich ein Fahrzeugtyp konstruktionsbedingt im Nachhinein weniger zuverlässig oder besonders reparaturanfällig erweisen, betrifft dieser Mangel nicht gleich die gesamte Fahrzeugflotte. Zudem ist der Fahrzeugbedarf je Teilnetz bereits so hoch, dass bei Beschaffung und Instandhaltung Größenvorteile genutzt werden können.

Ob sich in Bezug auf die im o.g. Bericht erörterte Vergabe der Teillose Nord-Süd und Stadtbahn ein Angebot über ein oder beide Teillose durchsetzt, wird die Prüfung ergeben, welches Angebot für die Länder das wirtschaftlichste ist. Eine Loslimitierung ist nicht vorgesehen. Daher haben alle Bieter die Chance, mögliche Synergieeffekte, die sich aus einem Gebot mit einem einheitlichen Fahrzeugtyp über beide Lose realisieren lassen, in entsprechend attraktive Angebote für die Länder umzusetzen. Aber auch für den Fall, dass ein Gesamtangebot für beide Teillose den Zuschlag erhält, wird es im Berliner S-Bahn Netz weiterhin unterschiedliche Fahrzeugtypen geben. Allein aufgrund der erforderlichen zeitlichen Staffelung der Betriebsaufnahmepunkte lässt sich der dauerhafte Einsatz unterschiedlicher Fahrzeugtypen im Ergebnis wettbewerblicher Vergabeverfahren im Berliner S-Bahn Netz nicht ausschließen: Auf dem Ring werden langfristig die Baureihen 483/484 eingesetzt, in den Netzen Stadtbahn und Nord-Süd zunächst die Fahrzeuge, die im Ergebnis des derzeit laufenden Vergabeverfahrens (Wettbewerbsverfahren mit Bestandsfahrzeugzulassung) zum Einsatz kommen werden und daran anschließend sukzessive die künftigen Neufahrzeuge, die auf Basis des jetzt veröffentlichten Kombinationsverfahrens vom bezuschlagten Unternehmen zu beschaffen sind.

Schließlich ist daran zu erinnern, dass die Länder Berlin und Brandenburg schon aus rechtlichen Gründen verpflichtet sind, das sehr große Berliner S-Bahn Netz in Teillosen zu vergeben. Bereits der 2017 ausgelaufene, direkt vergebene S-Bahn-Vertrag aus dem Jahr 2004 sah als Option die Herauslösung und wettbewerbliche Vergabe eines Teilnetzes als Option vor. In 2012 haben die Länder die Entscheidung getroffen, zunächst das Teillos Ring wettbewerblich zu vergeben. Dieser Ausschreibung lag bereits das Konzept der Aufteilung des Berliner S-Bahn-Netzes in drei große Teilnetze zu Grunde. Insofern ist das in dem Berichtsauftrag als zu vermeidend unterstellte Szenario, dass ggf. unterschiedliche Anbieter mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen den Zuschlag erhalten könnten, kein Spezifikum des jetzt in Rede stehenden Kombinationsverfahrens, sondern der Einhaltung des vergaberechtlichen Gebots der losweisen Vergabe geschuldet.

In Vertretung

Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz