



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Hans Jürgen Fahn FREIE WÄHLER**
vom 18.01.2016

Aktueller Stand der Ausschreibung der Westfrankenbahn

Die Westfrankenbahn ist Bestandteil des Projekts Hohenlohe-Franken-Untermain, das federführend von Baden-Württemberg und unter Beteiligung der Bayer. Eisenbahngesellschaft durchgeführt wird.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Ausschreibung?
2. Stimmen die Infos noch, dass der Start der Ausschreibung Mitte 2015 begann, und wenn nein, wie ist der aktuelle Stand?
3. Wann ist mit einem Zuschlag zu rechnen?
4. Wann ist nach aktuellem Stand mit einer Inbetriebnahme zu rechnen?
5. Gab es Planänderungen, wenn ja, welche?
6. Inwieweit hat Baden-Württemberg die Kalkulationsunterlagen jetzt eingereicht?
7. Was ist im Einzelnen in diesen Kalkulationsunterlagen enthalten?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 03.03.2016

- 1. Wie ist der aktuelle Stand der Ausschreibung?**
- 2. Stimmen die Infos noch, dass der Start der Ausschreibung Mitte 2015 begann und wenn nein, wie ist der aktuelle Stand?**

Die Ausschreibung wurde mit Bekanntmachung des Teilnahmewettbewerbs am 14. Oktober 2015 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Die Vergabeunterlagen wurden am 19. Februar 2016 den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die fristgerecht beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg als der federführenden Vergabestelle einen Teilnahmeantrag eingereicht haben, zugänglich gemacht.

- 3. Wann ist mit einem Zuschlag zu rechnen?**

Nach derzeitigem Stand ist die Zuschlagserteilung im 4. Quartal 2016 vorgesehen.

- 4. Wann ist nach aktuellem Stand mit einer Inbetriebnahme zu rechnen?**

Die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 vorgesehen.

- 5. Gab es Planänderungen, wenn ja, welche?**

Die Ausschreibungsinhalte entsprechen den am 4. Dezember 2014 im Ausschuss des Landtags für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie vorgestellten Eckpunkten.

Der Inbetriebnahmetermin hat sich seitdem jedoch aufgrund von Verzögerungen, die Baden-Württemberg zu vertreten hat, vom Fahrplanwechsel im Dezember 2018 auf Dezember 2019 verschoben.

Zudem bietet das Land Baden-Württemberg für die Beschaffung von Neufahrzeugen mittlerweile eine Finanzierungsunterstützung für die Bieter in Form des sogenannten „Baden-Württemberg-Modells“ an und nicht mehr im Wege einer Kapitaldienstgarantie. Bei diesem Modell erwirbt der Bieter die erforderlichen Fahrzeuge von einem Hersteller und veräußert sie an eine baden-württembergische Landesgesellschaft weiter. Die Landesgesellschaft verpachtet die Fahrzeuge an den Bieter zurück. Zur Finanzierung des Fahrzeugkaufpreises schließt die Landesgesellschaft mit einer Bank einen Darlehensvertrag. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH ist an der Finanzierungsunterstützung nicht beteiligt.

6. Inwieweit hat Baden-Württemberg die Kalkulationsunterlagen jetzt eingereicht?

7. Was ist im Einzelnen in diesen Kalkulationsunterlagen enthalten?

Das Wettbewerbsnetz „Hohenlohe-Franken-Untermain“ wird als Brutto-Verfahren ausgeschrieben. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen in ihrer Kalkulation lediglich ihre voraussichtlichen Kosten berechnen. Das Kalkulationsschema sieht dafür verschiedene Unterpositionen vor, die sich insbesondere aus den Produktionskosten für Fahr-

zeuginstandhaltung und Betrieb, den Kapital- und Finanzierungskosten für Fahrzeuge und Werkstätten, Ausgaben für Marketing und Vertrieb und einem Anteil für Wagnis und Gewinn zusammensetzen. Um den Entwicklungen bei Personal- und Energiekosten Rechnung zu tragen, wird ein Teil des Zuschussanspruchs über die Vertragslaufzeit anhand geeigneter Indizes des Statistischen Bundesamts fortgeschrieben. Die Kosten für die Trassen- und Stationsnutzung werden als durchlaufende Kosten vollumfänglich von den Aufgabenträgern erstattet.