



Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg

📅 17.11.2015

SCHIENE

# Go-Ahead und Abellio sollen Zuschlag für Schienenpersonennahverkehr in den drei Losen des Stuttgarter Netzes bekommen

---



Diese und weitere Bilder können Sie in der [MVI Mediathek](#) herunterladen.

**Ministerpräsident Kretschmann: Hervorragende Ergebnisse durch Vergabeverfahren erreicht, Angebot im Stuttgarter Netz wird deutlich attraktiver werden**

**Verkehrsminister Hermann: Alle Angebote liegen je Zugkilometer etwa bei der Hälfte des Zuschussbedarfs des großen Verkehrsvertrages von 2003**

„Die hervorragenden Ergebnisse des Vergabeverfahrens können sich wirklich sehen lassen. Mit den vorliegenden Angeboten werden unsere ökonomischen Erwartungen voll erfüllt. Angebotsausweitungen

in diesem und in anderen Vergabeverfahren können wie geplant finanziert werden und gleichzeitig verbessern wir im Stuttgarter Netz das Angebot deutlich. Altfahrzeuge werden endgültig der Vergangenheit angehören. Es werden moderne Fahrzeuge im attraktiven und einheitlichen Landesdesign unterwegs sein“, freute sich Ministerpräsident Kretschmann.

Den Schienenpersonennahverkehr auf dem durch Stuttgart führenden Netz 1 sollen vom Jahr 2019 an die Bahnunternehmen Go-Ahead und Abellio betreiben. Dies ist das Ergebnis des SPNV-Vergabeverfahrens für dieses zentrale Netz, das in die drei Lose 1, 2 und 3 unterteilt ist. Verkehrsminister Winfried Herrmann teilte am 17. November 2015 in Stuttgart mit, die zur niederländischen Abellio-Gruppe gehörende Abellio Rail Südwest GmbH solle den Zuschlag für das Los 1, das britische Unternehmen Go-Ahead solle den Zuschlag für die Lose 2 und 3 bekommen. Minister Winfried Herrmann erklärte, sein Ressort beabsichtige, die Zuschläge nach Ablauf der Widerspruchsfrist von zehn Tagen entsprechend zu erteilen und habe hierüber am Dienstag, den 17. November 2015 das Landeskabinett sowie die Bieter informiert.

Minister Herrmann erläuterte, die Angebote aller Bieter für das besonders lukrative Stuttgarter Netz 1 hätten sehr eng beieinander gelegen. Die angebotenen Preise hätten dazu geführt, dass sich der Zuschussbedarf je Zugkilometer gegenüber dem Verkehrsvertrag von 2003 halbiert, für den das Land derzeit 11,69 Euro je Zugkilometer bezahlt. Dies belege erneut, dass der vom Land ausgeschriebene Wettbewerb zur Neuvergabe der SPNV-Leistungen in Baden-Württemberg der richtige Weg ist: „Damit erreichen wir eine deutliche Senkung der Kosten, die es uns ermöglicht, trotz des knappen Budgets die Leistungen und das Angebot für die Fahrgäste spürbar auszuweiten, zum Beispiel mit Stunden- und Halbstundentakten je nach Auslastung der Strecke. Neben zahlreichen weiteren Verbesserungen kommen in allen drei Losen des Stuttgarter Netzes barrierefreie und voll klimatisierte Neufahrzeuge zum Einsatz, die über ausreichende Fahrradmitnahmekapazitäten sowie über kostenloses WLAN verfügen.“

Das Interesse an dem Verfahren, so der Minister, sei von Beginn an sehr groß gewesen. Von ursprünglich zehn Bietern hätten am Ende sieben ein Angebot abgegeben. Minister Herrmann sieht sich deshalb in seiner konsequent auf fairen Wettbewerb ausgerichteten Vergabestrategie bestätigt: „Fahrzeugfinanzierung, Bruttoverträge und die Loslimitierung haben dieses hervorragende Ergebnis in einem angesichts der Randbedingungen nicht einfachen Wettbewerbsumfeld ermöglicht.“ Die Loslimitierung bedeutet, dass im Stuttgarter Netz von den drei Losen maximal zwei einem Bieter zugeschlagen werden können.

Die stufenweise Betriebsaufnahme der neuen SPNV-Leistungen im Netz 1 mit einem Gesamtumfang von jährlich 14,8 Mio. Zugkilometern ist vom Jahr 2019 an vorgesehen. Die letzte Stufe der Inbetriebnahme erfolgt im Jahr 2020. Die Endpunkte des Stuttgarter Netzes liegen in Mannheim, Bruchsal, Osterburken, Tübingen, Crailsheim, Ulm, Karlsruhe, Würzburg und Aalen. Die Strecken führen in allen drei Losen führen durch Stuttgart.

Ein Bieter hatte zwar für alle drei Stuttgarter Netze das günstigste Angebot abgegeben, muss aber wegen der Nichteinhaltung eines Mindestkriteriums vom Vergabeverfahren ausgeschlossen werden, das von allen übrigen Bietern eingehalten wurde. Ein weiterer Bieter wurde ebenfalls wegen eines Verfahrensfehlers vom Wettbewerb ausgeschlossen.

Minister Hermann erklärte: „Der Ausschluss des günstigsten Bieters in allen drei Losen aus dem Vergabeverfahren fällt uns wahrlich nicht leicht. Denn auch wir als Land und Auftraggeber haben selbstverständlich ein Interesse daran, den Bieter mit dem geringsten Zuschussbedarf zu beauftragen - auch wenn die Abstände zum Zweitplatzierten nur gering sind. Das sehr strenge Vergaberecht lässt uns jedoch keinen Spielraum. Wenn zwingende Anforderungen an das Angebot nicht erfüllt sind – und dies ist hier der Fall -, muss der Bieter ausgeschlossen werden.“

Binnen zehn Tagen können unterlegene Bieter gegen die Entscheidung Beschwerde bei der Vergabekammer einlegen. Die Vergabekammer ist beim Regierungspräsidium Karlsruhe angesiedelt und überprüft auf Antrag die Bewertung der Angebote.

## Ergänzende Informationen:

[Grafiken der Stuttgarter Netze 1\\_1-3](#)

[Fragen und Antworten zum Vergabeverfahren Stuttgarter Netze](#)

[Fragen und Antworten zum Sozialstandard bei den SPNV-Ausschreibungen](#)

### **Steckbrief SPNV-Netz 1; Los 1 (Neckartal) - Kartendarstellung**

Strecken:

1. Stuttgart – Mühlacker – Bruchsal / Pforzheim
2. Stuttgart – Heilbronn – Mannheim / Osterburken
3. Stuttgart – Plochingen – Tübingen

### **Steckbrief SPNV-Netz 1; Los 2 (Rems – Fils) - Kartendarstellung**

Strecken:

1. Stuttgart – Aalen – Crailsheim
2. Stuttgart – Geislingen (Steige) – Ulm

### **Steckbrief SPNV-Netz 1; Los 3 (Franken - Enz) - Kartendarstellung**

Strecken:

1. Stuttgart – Aalen
2. Stuttgart – Karlsruhe
3. Stuttgart – Heilbronn – Lauda – Würzburg

## Netzübergreifende Informationen

Inbetriebnahme: im Zeitraum von Juni 2019 bis Dezember 2020

Grundsätzliche Ziele bei der Umsetzung der Ausschreibung:

- Zweite Etappe auf dem Weg zur Umsetzung des Zielkonzeptes 2025 und des Metropolexpress (gemäß ÖPNV-Pakt zwischen Land, Verband Region Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart und umliegenden Verbund-Landkreisen)
- Einsatz neuer komfortabler und barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge

Fahrzeuge:

- Je nach Los drei- bis sechsteilige Fahrzeuge des Fahrzeugtyps Flirt von STADLER (Netz 1\_2 und 1\_3) und des Fahrzeugtyps Talent 2 von BOMBARDIER (Netz 1a) mit bis zu 329 Sitzplätzen
- Im einheitlichen Landesdesign (s. Fotos)
- Klimaanlage, Klapptische, Steckdosen, Mobilfunkverstärker und barrierefreie Universaltoiletten in allen Fahrzeugen
- Computer-Funknetzwerk WLAN für drahtlosen Internetzugang in allen Fahrzeugen
- Barrierefreier Zugang zu allen Fahrzeugen
- Großzügige Sitzabstände
- 24 bis 51 Fahrradstellplätze pro Fahrzeug je nach Fahrzeuggröße

## Weitere Informationen zu Go-Ahead und ABELLIO Rail Südwest

[Verkehrsgesellschaft Go-Ahead](#)  
[ABELLIO Rail Südwest GmbH](#)