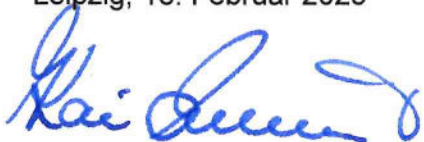


Einladung

**zur 97. Verbandsversammlung
des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig
am 10. März 2025 um 17.00 Uhr
in den Beratungsraum der ZVNLS GmbH, Emilienstraße 15 in 04107 Leipzig (4. OG)**

- TOP 1** Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit sowie Bestätigung der Tagesordnung
- TOP 2** Bestätigung der Niederschrift über die 96. Verbandsversammlung des ZVNL und Bestimmung der zwei Verbandsräte zur Unterzeichnung der heutigen Niederschrift nach § 40 Abs. 2 GemO analog
- TOP 3** Lagebericht der Geschäftsführung
- TOP 4** Bestellung Prüfer für die Jahresabschlüsse 2025 und 2026
(Vorlage 01/2025 – zur Beschlussfassung)
- TOP 5** Fahrplan-/Kapazitätenbestellung 2025/2026
(Vorlage 02/2025 – zur Beschlussfassung)
- TOP 6** Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz (STS-2030)
(Vorlage 03/2025 – zur Beschlussfassung)
- TOP 7** Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II (MDSB II) 2030-2045
(Vorlage 04/2025 – zur Beschlussfassung)
- TOP 8** RB 110 – Interimsjahr 2025/2026
(Vorlage 05/2025 – zur Beschlussfassung)
- TOP 9** MDSB I – Interimsjahr 2025/2026
(Vorlage 06/2025 – zur Beschlussfassung)
- TOP 10** Sonstiges

Leipzig, 13. Februar 2025



Kai Emanuel
Verbandsvorsitzender



TOP 1

**Begrüßung, Feststellung Anwesenheit und
Bestätigung der Tagesordnung**



digitale Kopie ZVNL

TOP 2

Bestätigung der Niederschrift über die 96. Verbandsversammlung des ZVNL und Bestimmung der zwei Verbandsräte zur Unterzeichnung der heutigen Niederschrift nach § 40 Abs. 2 GemO analog

Niederschrift über

**die 96. öffentliche Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes für den
Nahverkehrsraum Leipzig am 28. November 2024**

Tagungsdauer:	17.30 Uhr bis 18.50 Uhr
Tagungsort:	Beratungsraum der ZVNLS GmbH Emilienstraße 15, 04107 Leipzig
Teilnehmer:	
Verbandsmitglieder:	Herr Emanuel, Landrat Landkreis Nordsachsen und Verbandsvorsitzender Herr Graichen, Landrat Landkreis Leipzig Herr Dienberg, Bürgermeister Stadt Leipzig Herr Nowak, Vertreter Stadt Leipzig Herr Franke, Vertreter Stadt Leipzig Herr Kunze, Vertreter Landkreis Leipzig Herr Schütze, Vertreter Landkreis Leipzig Herr Plath, Vertreter Landkreis Nordsachsen Herr Heller, Vertreter Landkreis Nordsachsen
Abwesenheit:	
Geschäftsführer:	Herr Irrgang
Protokoll:	Frau Schröter
Gäste:	Herr Gruhne, stellv. Verbandsrat Landkreis Nordsachsen Frau Tissen, ZVMS Frau Keil, bbvl Herr Wolff, ZVNLS GmbH
Anlage:	Präsentation zur Verbandsversammlung Teilnehmerliste

TOP 1

Begrüßung, Feststellung Anwesenheit/Beschlussfähigkeit und Bestätigung der Tagesordnung und Bestätigung der Niederschrift über die 95. Verbandsversammlung des ZVNL

Herr Emanuel eröffnet die 96. Verbandsversammlung und stellt die Anwesenheit von **8** von **9** Verbandsräten und gleichzeitig **2** von **3** Stimmführern fest. Die Beschlussfähigkeit der Verbandsversammlung ist von Beginn an gegeben.

Herr Emanuel gibt bekannt, dass Herr Landrat Graichen aufgrund einer Terminüberschneidung mit einer kleinen Verspätung an der Sitzung teilnehmen sein wird. Die Verbandsversammlung ist dann vollständig anwesend.

Die Einladung und Unterlagen zur Verbandsversammlung sind den Mitgliedern fristgerecht zugegangen bzw. standen fristgerecht zur Verfügung. Hierzu gibt es keine Beanstandungen.

Herr Emanuel fragt, ob es Änderungs-/Ergänzungswünsche zur Tagesordnung gibt. Es gibt keine Ergänzungen – die Tagesordnung wird einstimmig bestätigt.

Herr Emanuel fragt, ob es zur Niederschrift über die 95. Verbandsversammlung Hinweise oder Änderungswünsche gibt. Das ist nicht der Fall und die Niederschrift wird bestätigt.

TOP 2

Bestimmung der zwei Verbandsräte zur Unterzeichnung der heutigen Niederschrift nach § 40 Abs. 2 SächsGemO analog

Herr Emanuel ruft TOP 2 auf und schlägt Herrn Plath und Herrn Nowak als Unterzeichner der Niederschrift zur heutigen Sitzung vor. Es gibt keine weiteren Vorschläge. Alle Anwesenden sind damit einverstanden.

TOP 3

Lagebericht der Geschäftsführung

Herr Emanuel ruft TOP 3 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor:

I. Abellio – Übergang BENEX

Nach abgeschlossenem Insolvenzverfahren wurde die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH ABRM in die ATH Rail Transport Beteiligungsgesellschaft Deutschland GmbH überführt, welche zum Konzern BeNEX GmbH gehört. Für den ZVNL mit den Linien RB20 und RE15 hat das keine Auswirkungen auf die vereinbarten Verkehrsleistungen. Wichtig war die Abgabe einer harten Patronatserklärung gegenüber allen Aufgabenträgern, was am 15.10.2024 erfolgt ist.

II. Nachtbuslinie NXL

Auf Betreiben des Flughafens wurde zur Absicherung der Erreichbarkeit des Flughafens außerhalb der Bedienzeiten der S-Bahn (Nachtschichten und erste Flüge in den frühen Morgenstunden) eine Nachtbuslinie eingerichtet. Die Durchführung erfolgt durch die LVB im Auftrag des ZVNL. Für 2025 und 2026 erfolgt die Beauftragung durch die Stadt Leipzig im Rahmen eines ÖDA. Aufgrund der aktuell schwachen Auslastung durch das Flughafenpersonal soll das Marketing durch den Flughafen innerbetrieblich verstärkt werden.

III. Zusatzleistungen bei Veranstaltungen

Für Veranstaltungen, welche zu einer deutlich erhöhten Nachfrage führen oder deren Ende in den Nachtstunden ist, bestellt der ZVNL situativ Sonderleistungen bzw. Verstärkungen.

Ein wiederkehrendes Ereignis mit deutlich erhöhtem Fahrgastaufkommen stellt die Heimspiele des RB Leipzig dar. Hierzu erfolgten Abstimmungen zwischen RB Leipzig, der Stadt Leipzig, der LVB GmbH und dem ZVNL zur Verstärkung von Verstärkerleistungen. Die Bestellung von zusätzlichen Leistungen erfolgt im Rahmen der Verkehrsverträge und in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern. Zwischen RB Leipzig und der DB Regio AG soll eine Vereinbarung zur finanziellen Beteiligung an den zusätzlichen Kosten getroffen werden.

Herr Dienberg fragt, ob die Nachfragespitzen an allen Spieltagen auftreten.

Herr Irrgang antwortet, dass die vorgesehenen Zusatzleistungen die Abendspiele betreffen. Außerdem wird anhand der AFZ-Zahlen in Zusammenarbeit mit den EVU regelmäßig geprüft, ob der Umfang der Maßnahmen anzupassen ist.

IV. Fahrgastzahlen

Herr Irrgang erläutert anhand des Säulendiagramms die enorme Steigerung der Fahrgastzahlen ab Beginn des 9€ - bzw. des D-Tickets. Leider entspricht die Dynamisierung des finanziellen Ausgleichs (1,3% jährlich mit Referenzjahr 2019) nicht der tatsächlichen Steigerung (22%). Gleichzeitig lässt sich erkennen, dass die Steigerung bezogen auf einzelne Zugfahrten sehr unterschiedlich ausfällt. Im klassischen Berufsverkehr ist diese eher moderat. Eine erhöhte Nutzung ist eher auf Freizeit-/Ausflugsverkehr, also „verkappten“ Fernverkehr zurück zu führen.

Herr Nowak fragt, ob es hierzu nachvollziehbare Zahlen/Daten bzgl. der Steigerungsraten für die Regionalbahnen (RB und RE) gibt. Welche Mobilitätsform haben die Fahrgäste vorher genutzt (Fernverkehr, Auto o.a.).

Herr Irrgang wird sich bemühen, an entsprechende Daten heranzukommen.

TOP 4

Beteiligungsbericht des ZVNL 2024

(Vorlage 07/2024 – zur Kenntnisnahme)

Herr Emanuel ruft TOP 4 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang führt ergänzend zur Präsentation aus, dass die DTV-G nicht in direktem Zusammenhang mit dem D-Ticket steht, sondern hierfür eine Tochtergesellschaft, die D-Tix GmbH & Co. KG unter Beteiligung der Verbände bdo, BSN und VDV gegründet wurde. Diese übernimmt langfristig die Aufgabe der Einnahmeverteilung aus dem D-Ticket.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.

Herr Emanuel bittet um Kenntnisnahme.

Der Beteiligungsbericht 2024 des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig wird zur Kenntnis genommen.

TOP 5

Gesamtbericht für das Jahr 2023
(Vorlage 08/2024 – zur Kenntnisnahme)

Herr Emanuel ruft TOP 5 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang erläutert, dass es zur jährlichen Aufstellung eine gesetzliche Verpflichtung gibt – die EU-Verordnung 1370/2007. Diese regelt unter anderem auch Vorgaben zur Ausschreibung von Verkehrsleistungen im SPNV.

Der Gesamtbericht kann öffentlich auf der Homepage des ZVNL eingesehen werden.

Herr Dienberg verlässt 17:53 Uhr den Raum. Es ist 1 von 3 Stimmführern anwesend.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Kenntnisnahme.

Der Gesamtbericht gemäß Artikel 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 bzw. Nr. 8 lit. a) der VO (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig für das Jahr 2023 wird zur Kenntnis genommen.

TOP 6

Vergabe RB 113
(Vorlage 10/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 6 auf und erklärt, dass im Rahmen der öffentlichen Sitzung nicht auf konkrete Daten und Zahlen aus dem Ausschreibungsverfahren eingegangen werden kann. Sollte seitens der Verbandsräte hierzu Beratungsbedarf zu Detailfragen bestehen, muss vorübergehend die Nichtöffentlichkeit hergestellt werden. Dies gilt auch für die nachfolgenden TOP's 7-9. Den Verbandsräten wurden mit den Sitzungsunterlagen die ausführlichen Informationen zur Verfügung gestellt.

Er bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang erläutert, dass aufgrund des Auslaufens des Verkehrsvertrages zur Linie RB113 zum Fahrplanwechsel Dezember 2025 eine Neuvergabe der Verkehrsleistung notwendig ist. Aufgrund der geplanten Elektrifizierung und dem Ausbau dieser Strecke voraussichtlich bis Ende 2032 ist die Vertragsdauer auf 6 Jahre begrenzt (üblich sind 12 Jahre).

*Herr Graichen nimmt ab 17:57 Uhr an der Sitzung teil.
Es sind 2 von 3 Stimmführern anwesend.*

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Die Verbandsversammlung beschließt gemäß der Vergabeempfehlung der Geschäftsstelle den Zuschlag zur Neuvergabe der Verkehrsleistung Linie RB113 Leipzig-Bad Lausick-Geithain im Zeitraum von Fahrplanwechsel Dezember 2025 bis Fahrplanwechsel Dezember 2031 an das wirtschaftlich günstige Angebot 1 zu vergeben.

TOP 7

Verkehrsvertrag RE6

(Vorlage 11/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 7 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang führt aus, dass bereits mit dem kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2024 der Einsatz der 11 neuen BEMU-Fahrzeuge erfolgen sollte. Der künftige Fahrzeugeigentümer, der VMS, wurde vom Hersteller informiert, dass sich die Zulassung dieser Fahrzeuge weiter verzögern wird.

Zur Sicherstellung der Verkehrsleistung wurde für den Zeitraum 08.06.-14.12.2024 und 15.12.2024 – 13.12.2025 jeweils ein Ersatzkonzept in Form eines Nachtrags zum Verkehrsvertrag erstellt.

Der 2.Nachtrag für 2025 steht unter der Besonderheit des Jahres der Kulturhauptstadt Chemnitz.

Herr Nowak fragt, wo die zum Einsatz kommenden LINT41-Fahrzeuge stationiert sein werden. Herr Irrgang antwortet, dass diese Fahrzeuge im Ausbesserungswerk Delitzsch abgestellt und gewartet werden sollen.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.

Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Der Verbandsvorsitzende wird beauftragt, das Verhandlungsverfahren zu den als Anlage beigefügten Nachträgen im Verkehrsvertrag RE6 Chemnitz-Leipzig aufgrund der vom Vertrag abweichenden Fahrzeugkonzepte durchzuführen und alle Details und Inhalte einschließlich der konkreten Ausgestaltung der Nachtragsunterlagen festzulegen sowie die Schadensersatzforderungen geltend zu machen.

*Herr Dienberg nimmt ab 18:05 Uhr wieder an der Sitzung teil.
Es sind 3 von 3 Stimmführern anwesend.*

TOP 8

Verkehrsverträge DNOT, MDSB II und Netz Lausitz

(Vorlage 12/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 8 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Die mit der Einführung des D-Tickets verbundene erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen lässt erkennen, dass die angebotenen Verkehrsleistungen dieser Nachfrage nicht gerecht werden kann. Auf einzelnen hoch ausgelasteten Linien sind daher Kapazitätsanpassungen erforderlich geworden:

1. DNOT – Linien RE12 und RB22; Kapazitätsverstärkungen bereits seit Juni 2024. Ab 2025 wird eine Folgeregelung im OTN-Vertrag getroffen.
2. MDSB II – Linie RE13; Einsatz von 3-Teilern E-Talent 2 in Doppeltraktion
3. Netz Lausitz – Linie RE10; Flügelkonzept (Vereinigung mit Linie RE11 in Falkenberg) wird auf weitere Fahrten zwischen Falkenberg und Leipzig ausgedehnt

Die jeweiligen zusätzlichen Kosten sind bzw. werden im Haushalt 2025 eingeplant.

Herr Irrgang stellt klar, dass keine zusätzlichen Fahrten stattfinden, sondern bestehende Fahrten mit zusätzlichen Kapazitäten (Fahrzeugen) ausgestattet werden. Eine Realisierung zusätzlicher Fahrten wäre aufgrund fehlender Triebfahrzeugführer auch nicht möglich.

Herr Nowak fragt nach dem Grund für den Wegfall der Fahrten der Linie RE11 zwischen Falkenberg und Leipzig (Flügelkonzept in Falkenberg).

Herr Irrgang antwortet, dass dies seitens des VBB im Rahmen der Planung des Netz Lausitz so gewünscht wurde.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, den Kapazitätserhöhungen in den Verkehrsverträgen

1. *Dieselnetz Ostthüringen DNOT*
2. *MDSBII Linie RE13*
3. *Netz Lausitz Linie RE10*

zuzustimmen und entsprechende Nachträge zum Verkehrsvertrag abzuschließen.

Herr Kunze verlässt 18:15 Uhr die Sitzung.

TOP 9

Verkehrsvertrag OTN

(Vorlage 13/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 9 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Die Maßnahme ist in Fortführung des DNOT jedoch in einem neuen Verkehrsvertrag zu sehen (s. TOP 8). Die durch die Einführung des D-Tickets sowie aktuell stattfindender Baumaßnahmen umgeleiteter und somit erhöhter Fahrgastströme im Streckenabschnitt Leipzig – Zeitz konnten in der Ausschreibung zum Verkehrsdurchführungsvertrag Ostthüringennetz noch nicht berücksichtigt werden. Daher ist mit Betriebsaufnahme des OTN geplant, einzelne Leistungen zu verstärken. Die beteiligten Aufgabenträger befinden sich hierzu in Abstimmung.

Die anteilig auf den ZVNL entfallenden Zusatzkosten sind im Haushalt berücksichtigt.

Darüber hinaus sollen die nicht durch den Betreiber zu verantwortenden Fahrzeitverlängerungen durch eine Absenkung der Pünktlichkeitsbewertung kompensiert werden.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Die Verbandsversammlung ermächtigt den Vorstandsvorsitzenden, den Kapazitätserhöhungen und der veränderten Pünktlichkeitsbewertung in dem Vertrag Ostthüringen Netz (OTN) zuzustimmen und eine entsprechende Zusatzvereinbarung mit der Erfurter Bahn abzuschließen.

TOP 10

Feststellung Jahresabschluss 2023

(Vorlage 14/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 10 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Der Jahresabschluss 2023 wird mit einem Überschuss in Höhe von 15.117.520,61 EUR festgestellt. Dieser wird der Rücklage aus Überschüssen zugeführt. Diese Mittel liegen nicht in bar dem ZVNL vor, sondern resultieren aus z.T. noch endabzustimmenden Schlussrechnungen der EVU.

Die Prüfung wurde entsprechend dem Beschluss der Verbandsversammlung durch das Rechnungsprüfungsamt der Stadt Leipzig durchgeführt. **Im Ergebnis wurde der Prüfvermerk ohne Einschränkungen erteilt.**

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Die Verbandsversammlung des ZVNL stellt den Jahresabschluss 2023 wie folgt fest:

1.1 Ergebnisrechnung

Ordentliches Ergebnis:	15.117.520,61 €
Sonderergebnis:	0,00 €
Abdeckung von Fehlbeträgen aus Vorjahren:	0,00 €
verbleibendes Gesamtergebnis:	15.117.520,61 €

1.2 Finanzrechnung

Zahlungsmittelsaldo aus laufender Verwaltungstätigkeit als Zahlungsmittelüberschuss/-bedarf:	935.971,94 €
Zahlungsmittelsaldo aus Investitionstätigkeit: veranschlagter Finanzierungsmittelüberschuss/-bedarf:	-11.716,71 € 924.255,23 €
Zahlungsmittelsaldo aus Finanzierungstätigkeit:	0,00 €
Saldo aus haushaltsunwirksamen Vorgängen:	0,00 €
Veränderung des Bestandes an Zahlungsmitteln im Haushaltsjahr:	924.255,23 €
Endbestand an liquiden Mitteln am Ende des Haushaltsjahres:	5.057.680,95 €

1.3 Vermögensrechnung

Bilanzsumme	54.636.380,34 €
davon entfallen auf der Aktivseite auf das Anlagevermögen	13.980.032,74 €
das Umlaufvermögen	40.653.176,98 €
Aktive Abgrenzungsposten	3.170,62 €
davon entfallen auf der Passivseite auf die Kapitalposition	45.069.144,80 €
die Sonderposten	43.203,00 €
die Rückstellungen	7.890.632,68 €
die Verbindlichkeiten	1.633.399,86 €
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	0,00 €

2. Verwendung des Jahresergebnisses:

Überschuss des Gesamtergebnisses, der in die Rücklage aus Überschüssen des ordentlichen Ergebnisses eingestellt wird:	15.117.520,61 €.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------

TOP 11

Verzicht auf die Aufstellung eines Gesamtabchlusses für das Haushaltsjahr 2025 nach § 88b SächsGemO
(Vorlage 15/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 11 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang erläutert, dass bei einem Gesamtabchluss der Jahresabschluss des ZVNL mit dem Jahresabschluss der ZVNLS GmbH zusammenzuführen bzw. zu konsolidieren gewesen wäre. Es kann jedoch darauf verzichtet werden, hierüber ist die Rechtsaufsicht entsprechend zu unterrichten. Im Rahmen deseteiligungsberichtes des ZVNL stehen bereits ausreichend Informationen zur ZVNLS GmbH zur Verfügung und es ist kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn zu erwarten.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig verzichtet in Ausübung des Wahlrechtes gemäß § 88b SächsGemO auf die Aufstellung eines Gesamtabchlusses für das Haushaltsjahr 2025.

TOP 12.1

Aufteilung zusätzlicher Mittel nach § 1 Absatz 1 ÖPNVFinVO für das Jahr 2024
(Vorlage 16/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 12.1 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang führt aus, dass der ZVNL gemäß der erst im Juni 2024 erlassenen Änderung zur ÖPNVFinVO 23.653.771 EUR erhalten hat. Nach Abzug des Bedarfs des ZVNL für den SPNV verbleibt ein unter den Verbandsmitgliedern zu verteilender Betrag in Höhe von 16.779.000 EUR. Im Rahmen des Arbeitsgremiums haben sich die Verbandsmitglieder auf eine sachgerechte Verteilung auf Basis der Fahrplankilometer verständigt. Die entsprechenden Zuwendungsbescheide sind unter dem Vorbehalt der heutigen Beschlussfassung bereits erlassen worden.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Die Verbandsversammlung beschließt, dass die Verteilung der zusätzlichen Zuweisungen gemäß 12. Änderung ÖPNVFinVO nach Abzug Bedarf ZVNL gemäß dem HH-Ansatz 2024, auf der Grundlage eines Bescheides unter Festlegung der Mittelverwendung gemäß der ÖPNVFinVO an die Verbandsmitglieder sachgerecht auf Basis der Anteile Fahrplansollkilometer analog dem Verfahren von 2023 erfolgt.

TOP 12.2

Aufteilung Überschussmittel aus dem ZVNL-Haushalt 2024
(Vorlage 17/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 12.2 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang erläutert, dass zwischen den Verbandsmitgliedern im Arbeitsgremium hierzu bereits Abstimmungen erfolgt sind und die entsprechenden Festlegungen heute zur Beschlussfassung anstehen.

Der Dienberg fragt, ob über evtl. noch weitere in 2024 anfallende Überschussmittel eine erneute Verständigung erfolgen wird?

Herr Emanuel bejaht dies, aber eine Abstimmung hierzu wird erst im nächsten Jahr stattfinden können.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Die Verteilung der Überschussmittel aus dem ZVNL-Haushalt 2024 wird nach dem folgenden Verfahren vorgenommen:

- 1. Der Landkreis Nordsachsen erhält einen Betrag in Höhe von 1.921.108 EUR.*
- 2. Die drei Verbandsmitglieder erhalten jeweils einen Betrag in Höhe von 750.000 EUR.*

Die Überschussmittel sind für Zwecke des ÖPNV gemäß der ÖPNVFinVO zu verwenden.

TOP 13

Zuschussgewährung für die ZVNLS GmbH
(Vorlage 18/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 13 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang erläutert, dass über die Zuschussgewährung bereits im Dezember 2023 ein Beschluss in der Verbandsversammlung gefasst wurde. Nunmehr soll jedoch die Auszahlung der ursprünglich für 2025 und 2026 vorgesehenen Jahresscheiben bereits in 2024 erfolgen. Begründet wird dies zum einen mit der diesjährigen guten Finanzlage des ZVNL, zum anderen mit den zu erwartenden deutlich erhöhten finanziellen Belastungen in 2025 bzw. 2026. Im vorliegenden Haushalt wurde diese Maßnahme bereits berücksichtigt.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

- 1. Der ZVNL gewährt der ZVNLS GmbH für die Jahre 2024 bis 2026 jährlich einen nichtrückzahlbaren Zuschuss in Höhe von 1.576.811,79 EUR. Die Beträge der Jahresscheiben 2025 und 2026 werden ebenfalls im Jahr 2024 ausgezahlt.*
- 2. Der Beschluss 16/2023 Punkt 2 wird aufgehoben.*

TOP 14.1

Aktionsprogramm ZVNL 2025
(Vorlage 20/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 14.1 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang stellt zu Beginn fest, dass eine erheblich verminderte Mittelverfügbarkeit zu verzeichnen ist und auch in den Folgejahren die finanziellen Mittel noch weiter abschmelzen werden. Zurückzuführen ist dies auf die rasante Kostenentwicklung im Energie- und Personalbereich sowie zu erwartende höhere Kosten aufgrund Steigerung der Trassenpreise und Interimsverträge.

Wie in den vergangenen Jahren auch, sind aus dem Aktionsprogramm zwingend zu bedienen die Zuwendungen zu HDTV und BKZ, sowie die unter Priorität 1 enthaltenen bereits vertraglich gebundenen, im Bau befindlichen oder für einen konfliktfreien Bahnbetrieb erforderlichen

Maßnahmen. Die unter Priorität 2 aufgenommenen Maßnahmen können realisiert werden, wenn Maßnahmen aus Priorität 1 nicht umgesetzt werden können oder weitere finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Insgesamt sind im Aktionsprogramm 2025 Maßnahmen in Höhe von 30.544.416 € angezeigt. Davon sind 18.057.550 € mit Mitteln des Entwurfes zum Haushaltsplan untersetzt.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

1. Dem Aktionsprogramm (AP) für das Jahr 2025 gemäß Anlage 2 wird zugestimmt,
2. Mittel, die für die einzelnen angemeldeten Vorhaben aus Teil A bis C und I des AP 2025 nicht zur Abrufung gelangen, können für andere Vorhaben aus Teil A bis C und I eingesetzt werden bzw. können in Höhe des Nichtabrufs durch aktuelle, zum Zeitpunkt der Aufstellung des AP noch nicht bekannte zuwendungsfähige Vorhaben eingesetzt werden; Maßnahmen aus der Liste für die Priorität 2 können realisiert werden, wenn finanzielle Mittel aus der Priorität 1 frei werden oder im ZVNL-Haushalt ein Überschuss ausgewiesen wird und
3. aus den Mitteln nach Teil C des Aktionsprogramms werden die Durchtarifierungsverluste sowie die Betriebskostenzuschüsse der Verbandsmitglieder, die im Rahmen ihrer MDV-Mitgliedschaft anfallen, ausgeglichen.

TOP 14.2

Höhe Leistungsprämie Mitarbeiter ZVNL 2025
(Vorlage 21/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 14.2 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang erläutert, dass die Leistungsprämienordnung des ZVNL die Gewährung einer Grundprämie nach § 18 TVÖD sowie eine Zusatzprämie auf der Grundlage individueller Zielvereinbarungen mit den Mitarbeitern vorsieht. Über das Gesamtvolumen entscheidet die Verbandsversammlung jährlich im Rahmen der Haushaltsbeschlussfassung.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Die Verbandsversammlung beschließt, dass für das Jahr 2025 für den leistungs- und erfolgsbezogenen Vergütungsanteil der Mitarbeiter ein Betrag in Höhe von 21.000 EUR zur Verfügung gestellt wird.

TOP 14.3

Haushaltssatzung mit Haushaltsplan ZVNL 2025
(Vorlage 22/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 14.3 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang erläutert die einzelnen Teile des Haushaltsplans. Die finanzielle Grundlage bildet die sächsische ÖPNVFinVO. Deren derzeitige Fassung beinhaltet die Zuweisungen der Regionalisierungsmittel bis einschließlich 2027. Für die Darstellung der mittelfristigen Planung bis 2028 hat die Geschäftsstelle eine gleichmäßige Fortschreibung der ÖPNVFinVO unterstellt.

Der Haushalt 2025 ist ausgeglichen, es sind keine Kreditaufnahmen und keine Erhebung einer Umlage von den Verbandsmitgliedern vorgesehen.

Im Planjahr 2026 entsteht voraussichtlich erstmalig ein Fehlbetrag in Höhe von ca. 23,9 Mio. EUR, welcher sich aus hohen Aufwendungen für die Verkehrsleistungen des MDSB I-Netzes sowie der Linie RB110 bzw. dem damit verbundenen Interimsjahr bis zur Inbetriebnahme des neuen MDSB2025plus-Netzes ergibt. Die Geschäftsstelle arbeitet daran, im Rahmen der Abstimmungen mit den EVU's, die angebotenen Kostenzahlen zu drücken.

Die Deckung des Fehlbetrags erfolgt durch Entnahme aus der Rücklage und erforderlichenfalls die Abschmelzung der Finanzmittel im Aktionsprogramm. Die Abbestellung von Verkehrsleistungen soll nur das letzte Mittel sein.

Die Auslage des Haushaltsentwurfs 2025 erfolgte vom 07. – 15.11.2024, bis 27.11.2024 und es konnten Einwendungen erhoben werden. Bis zur heutigen Sitzung wurden keine Einwendungen erhoben.

Herr Nowak bittet um Klarstellung, was der Unterschied bei den Aufwendungen für Zuschuss PlusBus-Linien (rd. 1,2 Mio. EUR) und Maßnahmen ÖPNV (u.a. PlusBus rd. 5,9 Mio. EUR) ist. Herr Emanuel erläutert, dass die Summe von 5,9 Mio. EUR die Durchreichung der allgemeinen Zuweisung nach ÖPNVFinVO darstellt und die 1,2 Mio. EUR für die Bezuschussung konkreter eigener PlusBus-Linien vorgesehen ist.

Herr Dienberg bittet um die Aufnahme nachfolgenden Protokollvermerks:

Die Verbandsmitglieder sind sich einig, dass im Jahr 2025 beim ZVNL ggf. frei werdende Haushaltsmittel an die drei Verbandsmitglieder zur Deckung von Mehrkosten im Bereich Energie und Personal der ÖPNV-Verkehrsunternehmen ausgereicht werden. Als Verteilungsschlüssel werden dafür wie in den letzten beiden Jahren 2023/2024 die Fahrplankilometer angesetzt.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.
Herr Emanuel bittet um Abstimmung.

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt die Haushaltssatzung mit dem Haushaltsplan 2025 des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig.

TOP 15

Geschäftsordnung für die Verbandsversammlung, für den Verwaltungsrat, für den Verbandsvorsitzenden und für die Geschäftsführung des ZVNL
(Vorlage 23/2024 – zur Beschlussfassung)

Herr Emanuel ruft TOP 15 auf und bittet Herrn Irrgang um die Ausführungen. Herr Irrgang trägt anhand der Präsentation vor.

Herr Irrgang erläutert, dass die Aktualisierung der Geschäftsordnung von 2015 aufgrund der Änderung der Verbandssatzung und der kommunalrechtlichen Vorschriften erforderlich wurde. Der vorliegende Entwurf wurde mit den zuständigen Ansprechpartnern der Verbandsmitglieder abgestimmt.

Es keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.

(Handwritten mark)

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt einstimmig:

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt die Gemeinsame Geschäftsordnung für die Verbandsversammlung, für den Verwaltungsrat, für den Verbandsvorsitzenden und für die Geschäftsführung des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig -ZVNL-.

TOP 16 Sonstiges

Herr Irrgang bittet um Kenntnisnahme der allgemeinen Information zur Verfahrensweise bei Befangenheit eines Stimmführers. Einen anlassbezogenen Grund gibt es nicht.

Des Weiteren ist die Jahresübersicht über die Gremiensitzungen in 2025 beigefügt. Die nächste planmäßige Verbandsversammlung findet am 10.03.2025 um 17.00 Uhr statt. Wichtiger Tagesordnungspunkt wird u.a. die Beschlussfassung über die Vergabe für den Interimszeitraum sein. Hierzu ist die Beschlussfähigkeit der Verbandsversammlung, d.h. eine erforderliche Teilnehmerzahl der Verbandsräte sehr wichtig. In der Einladung sollte darauf hingewiesen werden.

Herr Dienberg merkt hierzu an, dass er an diesem Termin aufgrund einer Terminüberschneidung nicht teilnehmen kann. Er bittet um Prüfung, ob alternativ ein anderer Termin möglich wäre.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Hinweise seitens der Verbandsräte.

Herr Emanuel schließt die öffentliche 96. Verbandsversammlung.

Leipzig, 03.12.2024


Katy Schröter
Geschäftsstelle


Kai Emanuel
Verbandsvorsitzender


Herr Plath
Verbandsrat


Herr Nowak
Verbandsrat



TOP 3

Lagebericht der Geschäftsführung



digitale Kopie ZVNL

TOP 4

**Bestellung Prüfer für die Jahresabschlüsse 2025
und 2026**

Vorlage 01/2025

Vorlage Nr.: 01/2025

Bestellung Prüfer für die Jahresabschlüsse 2025 und 2026

Bearbeitet von:

ZVNL

Datum:

23.01.2025

Beratungsfolge:

Gremien

Datum:

Zuständigkeit

Arbeitsgremium

Verwaltungsrat

Verbandsversammlung

13.02.2025

10.03.2025

zur Beschlussempfehlung

zur Beschlussfassung

Öffentlich

Nicht Öffentlich

Die Verbandsversammlung bestellt gemäß § 19 Abs. 2 der Verbandssatzung zur örtlichen Rechnungsprüfung des Zweckverbandes für die Jahresabschlüsse 2025 und 2026 das Rechnungsprüfungsamt des Landkreises Nordsachsen.

Anlagen:

- Erläuterung



Kai Emanuel

Verbandsvorsitzender

TOP 4 – Bestellung Prüfer für die Jahresabschlüsse 2025 und 2026

Erläuterungen

Gemäß § 19 Abs. 2 Verbandssatzung bestellt der Zweckverband zur örtlichen Prüfung seiner Jahresabschlüsse in wechselnder Reihenfolge die Rechnungsprüfungsämter seiner Verbandsmitglieder.

Die Verbandsversammlung bestimmt für jedes Haushaltsjahr das für die Prüfung zuständige Rechnungsprüfungsamt durch Beschluss. Hierbei kann die Verbandsversammlung durch Beschluss auch für maximal zwei Haushaltsjahre hintereinander die Prüfung des Jahresabschlusses auf ein Rechnungsprüfungsamt übertragen.

Die Prüfung der (doppischen) Jahresabschlüsse erfolgte bisher:

Jahresabschluss	Rechnungsprüfungsamt
2009	RPA LK Nordsachsen
2010	
2011	RPA LK Leipzig
2012	
2013	RPA LK Nordsachsen
2014	
2015	RPA LK Leipzig
2016	
2017	RPA Stadt Leipzig
2018	
2019	RPA LK Nordsachsen
2020	
2021	RPA LK Leipzig
2022	
2023	RPA Stadt Leipzig
2024	

Die Geschäftsstelle des ZVNL schlägt vor, das Rechnungsprüfungsamt des Landkreis Nordsachsen für die örtliche Prüfung der Jahresabschlüsse 2025 und 2026 zu bestellen.

Das Rechnungsprüfungsamt des Landkreises Nordsachsen wurde bereits informiert und steht bereit.



digitale Kopie ZVNL

TOP 5

Fahrplan-/Kapazitätenbestellung 2025/2026

Vorlage 02/2025

Vorlage Nr.: 02/2025

Fahrplan-/Kapazitätenbestellung 2025/2026

Bearbeitet von:

ZVNL

Datum:

23.01.2025

Beratungsfolge:

<u>Gremien</u>	<u>Datum:</u>	<u>Zuständigkeit</u>
Arbeitsgremium	23.01.2025	Zur Beratung
Verwaltungsrat	13.02.2025	zur Beschlussempfehlung
Verbandsversammlung	10.03.2025	zur Beschlussfassung

Öffentlich
 Nicht Öffentlich

1. Der Vorstandsvorsitzende des Zweckverbandes wird, vorbehaltlich der zukünftigen finanziellen Ausstattung des ZVNL zur Finanzierung von SPNV-Verkehrsleistungen, auf Grundlage der in der "Anlage 2 - Fahrplanbestellung 2025/2026 MDSB I Interim"
 - inklusive Option 1: S30 Leipzig – Schkeuditz (2 zusätzliche Fahrtenpaare) und
 - inklusive Option 2: S4 Torgau – Falkenberg,"Anlage 3 - Fahrplanbestellung 2025/2026 MDSB II" und "Anlage 4 - Fahrplanbestellung 2025/2026 übrige Verkehrsverträge " zur fristgerechten Bestellung von Verkehrsleistungen ermächtigt.
2. Die verbindliche Bestellung wird der Verbandsversammlung in einer der folgenden Verbandsversammlungen zur Kenntnis gegeben.

Anlagen:

1. Erläuterungen
2. Fahrplanbestellung 2025/2026 MDSB I Interim
3. Fahrplanbestellung 2025/2026 MDSB II
4. Fahrplanbestellung 2025/2026 übrige Verkehrsverträge



Kai Emanuel
Verbandsvorsitzender

TOP 5 – Fahrplan-/Kapazitätenbestellung 2025/2026

Erläuterungen

Gemäß den Planungskalendern, die jeweils Bestandteil der Verkehrsverträge zwischen dem ZVNL und der Eisenbahnverkehrsunternehmen (DB Regio AG Südost, DB Regio AG Nordost, Benex GmbH (Abellio), Erfurter Bahn GmbH und Transdev GmbH) sind, müssen bis Ende März 2025 für den Fahrplan 2025/2026 die verbindlichen Bestellungen des ZVNL bei der DB Regio Südost für die Verkehrsverträge: „Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I Interim“, „Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II“, „Saxonia (RE50)“ und „RB113“, bei der DB Regio Nordost für den Verkehrsvertrag „Netz Lausitz (RE10/RE11)“, bei Abellio für den Verkehrsvertrag „Saale-Thüringen-Südharz Netz (RE15)“, bei Transdev Regio Ost (MRB) für die Verkehrsverträge „Regionalexpress RE 6“ und „RB110 Interim“ sowie bei der Erfurter Bahn für den Verkehrsvertrag zum „Ostthüringennetz (RB22/RE12)“ vorliegen.

In den Netzen MDSB I Interim und MDSB II kommt es zu veränderten Linienvläufen:

Im Netz MDSB I Interim kommt es gegenüber dem bis Dezember 2025 bestehenden Verkehrsvertrag MDSB I zu weitreichenden Änderungen im Liniennetz, die in großen Teilen dem Netz des darauffolgenden Verkehrsvertrags MDSB2025plus entsprechen. Grund für die Änderungen sind neue Fahrplanlagen des Fernverkehrs ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Daher muss das Liniennetz bereits vor Beginn des Verkehrsvertrags MDSB2025plus angepasst werden. Gegenüber MDSB2025plus werden im Verbandsgebiet zwei Maßnahmen noch nicht umgesetzt. Die S1 fährt weiterhin auf ihrem heutigen Linienweg und noch nicht über Leipzig-Stötteritz hinaus nach Grimma und Döbeln, da die Fahrzeuge mit Batterieantrieb erst 2026 geliefert werden. Die S6 verkehrt von Naumburg kommend nur bis Leipzig Hbf (oben), anstatt durch den Citytunnel nach Leipzig-Stötteritz und der Zwischentakt Leipzig Messe – Leipzig-Stötteritz entfällt. Der Grund hierfür ist die Einsparung zweier Fahrzeuge und den damit verbundenen sprungfixen Kosten.

Die neuen Linienvläufe sind wie folgt:

- S1: Leipzig Militäz Allee – Citytunnel – Leipzig-Stötteritz
- S3: Halle-Nietleben – Halle Hbf – Schkeuditz – Citytunnel – Borna – Geithain
- S4: (Falkenberg –) Torgau – Citytunnel – Wurzen (– Oschatz)
- S5: Halle-Trotha – Halle Hbf – Leipzig/Halle Flugh – Citytunnel – Altenburg – Zwickau
- S5X: Halle-Trotha – Halle Hbf – Leipzig/Halle Flugh – Citytunnel – Altenburg – Zwickau
- S6: Naumburg – Markranstädt – Leipzig Hbf (oben)
- S30: Schkeuditz – Leipzig Hbf (oben)

Im Netz MDSB II beginnt die Line S2 im Süden neu nicht mehr in Leipzig-Stötteritz, sondern in Leipzig-Connewitz als Zwischenstufe zum neuen Netzzuschnitt, der mit MDSB2025plus umgesetzt wird, in dem die S2 im Süden bis Markkleeberg-Gaschwitz verkehrt. Die Einkürzung auf Leipzig-Connewitz für das Jahr 2026 ist notwendig, da hierdurch zwei Fahrzeugumläufe mit entsprechenden sprungfixen Kosten sowie eine erhebliche Anzahl an Zugkilometern eingespart wird.

Im Fahrplan 2025/2026 werden folgende Änderungen vorgenommen:

- Zeitliche Anpassungen auf nahezu allen Linien infolge der neuen Fahrplanlagen des Fernverkehrs
- Bestellung in der HVZ 7:09 Uhr an Leipzig Hbf sowie 6:19 Uhr ab Leipzig Hbf ein zusätzlicher Zug (Erfurter Bahn), deren Einführung aufgrund Personalproblemen bei der Erfurter Bahn nicht zum Fahrplanwechsel 2024/25 umgesetzt werden konnte
- Auf den Linien S1, S3 und S4 verkehren die Züge ab ca. 20 Uhr im Stundentakt, wie im Fahrplan MDSB2025plus vorgesehen. Auf der S3 gibt es abweichend davon 2 zusätzliche Zugpaare am späten Abend zwischen Leipzig Hbf und Halle zur Anbindung des Gewerbegebiets Nord und Schkeuditz. Auf der Linie S4 wird außerdem eine 2-Std.Taktlücke zwischen 22 und 0 Uhr mit einer zusätzlichen Fahrt von Torgau nach Wurzen (Abfahrt 22:25 Uhr) geschlossen.
- Auf der Linie RE13 verkehrt im Spätverkehr eine zusätzliche Fahrt in Richtung Leipzig um aufgrund des geänderten Fahrplankonzeptes die letzten Verbindungen aus dem Knoten Dessau im Knoten Leipzig sicherzustellen. Auf der Linie S2 verkehren aufgrund der veränderten Fahrlagen am Wochenende zweistündlich Fahrten über Delitzsch hinaus bis Wittenberg. In Summe aller Anpassungen im MDSB II kommt es zu keiner Mehrung an Zugkilometern im Vergleich zum Fahrplanjahr 2024/2025
- In Abstimmung mit den anderen beteiligten Aufgabenträgern NASA GmbH und Freistaat Thüringen, soll das Zugpaar des RE 15 (74819/74820), das bisher nur von Montag bis Samstag verkehrt auch sonntags verkehren. Hintergrund ist der gestiegene Bedarf durch das Deutschlandticket hinsichtlich einer Bedienung am Wochenende, da insbesondere durch den morgendlichen Zug nach Leipzig wichtige Anschlüsse an den Fernverkehr in Richtung Berlin sowie Hamburg erreicht werden und eine Bedienung der Relation zwischen Leipzig und dem Saaletal am Morgen ermöglicht wird. Der Zeitpunkt der Einführung soll auf den 07.06.2025 vorgezogen werden, da ab diesem Tag der RE 15 wieder durchgehend zwischen Saalfeld und Leipzig verkehrt. Aktuell endet die Linie baubedingt von Leipzig kommend bereits in Naumburg.

Option 1: S30 Leipzig – Schkeuditz (2 zusätzliche Fahrtenpaare), zur bedarfsgerechten Anbindung des Gewerbegebiets Nord und Schkeuditz in den Hauptverkehrszeiten.

Option 2: S4 Torgau – Falkenberg, zweistündliche Bedienung zur Aufrechterhaltung des Status Quo 2025.

Aufgrund von Baumaßnahmen kann es unterjährig zeitweise zu veränderten Linienführungen und Fahrplanlagen kommen.

Die Zuschusshöhe beträgt gemäß (Nachtrag zum) Verkehrsvertrag

für MDSB I Interim
für MDSB I Interim Option 1
für MDSB I Interim Option 2
für MDSB II
für übrige Verkehrsverträge
für RE 15 von 07.06.-13.12.25



Es sind noch Änderungen bei den Zugzahlen möglich, da Fahrplanabstimmungen innerhalb DB InfraGO (ehem. DB Netz AG) noch nicht abgeschlossen sind. Bis 15.08.2025 erfolgt der Versand der Trassenangebote durch DB InfraGO. Der endgültige Netzfahrplanentwurf folgt bis 07.11.2025.

digitale Kopie ZVNL

Leistungsvolumen Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I Fpl. 2025/2026 (Interim)											
auf Basis des Bestellvolumens MDSB2025plus											
Es sind noch Änderungen bei den Zugzahlen möglich, da Fahrplanabstimmungen noch nicht abgeschlossen.											
Linie	Abschnitt von	nach	km	Takt in min	Bestellung Fahrplan 2025/2026 (Normjahr)					Zuschussbedarf laut HHP [€]	
					Mo-Fr Tage	Sa	So/F	Zkm ges.	Summe Zkm		
					252	52	61	Linienast			
S1	Miltitzer Allee	Leipzig-Plagwitz	4,203	30	37,0	38,5	38,5	114.948			
S1	Leipzig-Plagwitz	Leipzig-Leutzsch	4,144	30	37,0	38,5	38,5	113.334			
S1	Leipzig-Leutzsch	Leipzig Hbf (tief)	6,843	30	37,0	38,5	38,5	187.149			
S1	Leipzig Hbf (tief)	Stötteritz	6,060	30	37,0	38,5	38,5	165.735			
									581.166		
S 10	Leipzig Hbf (oben)	Leipzig Miltitzer Allee		<i>entfällt wie in MDSB2025plus</i>							
S3	ZVG (Halle)	Schkeuditz	3,273	30	2,0	2,0	2,0	4.779			
S3	Schkeuditz	Leipzig Hbf (oben)	13,947	30	2,0	2,0	2,0	20.363			
S3	ZVG (Halle)	Schkeuditz	3,273	30	38,5	40,0	38,0	92.299			
S3	Schkeuditz	Leipzig Hbf (tief)	13,947	30	38,5	40,0	38,0	393.305			
S3	Leipzig Hbf (tief)	Connewitz	5,470	30	38,5	40,0	38,0	154.254			
S3	Connewitz	Gaschwitz	6,075	30	37,0	38,5	36,5	164.663			
S3	Gaschwitz	Neukieritzsch	11,690	30	37,0	38,5	36,5	316.857			
S3	Neukieritzsch	Borna	6,820	30	37,0	38,5	36,5	184.856			
S3	Borna	Geithain	17,856	60	20,5	22,0	21,5	272.179			
									1.603.555		
S30	Leipzig Hbf (oben)	Schkeuditz	13,876	60 HVZ	6,0	0,0	0,0	41.961			
S30 (Option 1)	Leipzig Hbf (oben)	Schkeuditz	13,876	60 HVZ	2,0	0,0	0,0	13.987			
									55.948		
S4 (Option 2)	ZVG	Torgau	10,038	120	9,0	8,5	8,5	64.815			
S4	Torgau	Eilenburg Ost	25,336	30/60	27,0	26,5	26,0	494.964			
S4	Eilenburg Ost	Eilenburg	2,438	30/60	27,0	26,5	26,0	47.629			
S4	Eilenburg	Taucha	14,501	30/60	28,0	28,0	27,5	295.516			
S4	Taucha	Leipzig Hbf (tief)	10,054	30	35,5	35,5	35,5	260.549			
S4	Leipzig Hbf (tief)	Stötteritz	6,060	30	35,5	35,5	35,5	157.045			
S4	Stötteritz	Wurzen	24,642	30	35,0	34,0	34,0	624.034			
S4	Wurzen	Oschatz	27,078	EF	3,0	3,0	3,0	59.301			
									2.003.853		
S5/S5x	ZVG NASA/ZVNL	Leipzig/Halle Flug.	2,724	30	38,5	38,0	38,0	76.250			
S5/S5x	Leipzig/Halle Flug.	Leipzig Messe	12,488	30	40,5	40,0	40,0	367.797			
S5/S5x	Leipzig Messe	Leipzig Hbf (tief)	6,129	30	40,5	40,0	40,0	180.511			
S5/S5x	Leipzig Hbf (tief)	Leipzig-Connewitz	5,470	30	40,5	40,0	40,0	161.102			
S5/S5x	Leipzig-Connewitz	Gaschwitz	6,075	30	38,5	38,5	38,5	170.738			
S5/S5x	Gaschwitz	Neukieritzsch	11,690	30	38,5	38,5	38,5	328.547			
S5/S5x	Neukieritzsch	ZVG ZVNL/NVS	8,790	30	38,5	39,5	39,5	249.029			
									1.533.975		
S 6	ZVG	Markranstädt	4,805	60	20,0	20,0	20,0	70.153			
S 6	Markranstädt	Leipzig-Leutzsch	8,341	60	20,0	21,0	21,0	123.664			
S 6	Leipzig-Leutzsch	Leipzig Hbf	6,998	60	20,0	21,0	21,0	103.752			
									297.569		
									6.076.067	6.076.067	
									Ohne Optionen 1 + 2		

Von einer Veröffentlichung wird gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.

Leistungsvolumen Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II Fpl. 2025/2026

					Bestellung Fahrplan 2025/2026 (Normjahr)				
Linie	Abschnitt		km	Takt	Mo-Fr	Sa	So/F	Zkm ges.	Summe Zkm
	von	nach			Tage				
				in min	252	52	61		Linienast
S2	ZVG (Bitterfeld)	Delitzsch	5,788	60	37	30,5	30,5	147.831	Von einer Veröffentlichung wird gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.
S2	Delitzsch	Leipzig Messe	14,650	30	38	38,5	38,5	408.046	
S2	Leipzig Messe	Leipzig Hbf (tief)	6,118	30	38	38,5	38,5	170.405	
S2	Leipzig Hbf (tief)	Leipzig Connewitz	5,470	30	38	38,5	38,5	152.356	
RE 13	ZVG (Magdeburg)	Delitzsch unt. Bf.	5,788	60	17	17	17	71.829	
RE 13	Delitzsch unt. Bf.	Leipzig Messe	14,650	60	17	17	17	181.807	
RE 13	Leipzig-Messe	Leipzig Hbf.	6,238	60	17	17	17	77.414	
S9	Eilenburg	Delitzsch ob. Bf	22,475	120+HVZ	14,5	8	8	204.882	
S9	Delitzsch ob. Bf	ZVG (Halle)	10,611	120+HVZ	14,5	9	9	99.128	
								1.513.698	

digitale Kopie ZVNL

				Bestellung Fahrplan 2025/2026 (Normjahr)									
Linie	Abschnitt		km	Takt	Mo-Fr	Sa	So/F	Zkm ges.	Zkm ges.	Zuschussbedarf laut HHP [EUR]	Verkehrsvertrag		
	von	nach		in	Tage								
				Min.	252	52	61				Linienast		
RE 12 / RB 22	ZVG (Gera)	Leipzig Hbf.	34,835	60	20,0	19,0	17,5	494.343	494.343	Von einer Veröffentlichung wird gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.	OTN		
550	ZVG (Gera)	Leipzig											
RB 20	ZVG (Weißenfels)	Leipzig Hbf.			-	-	-					ab 2026 in MDSB I	
RE 15	ZVG (Weißenfels)	Leipzig Hbf.	20,144	120	8,0	8,0	8,0	117.641	117.641			STS	
							(1)						
582	ZVG (Weißenfels)	Leipzig Hbf.											
RE 10/11	ZVG (Cottbus)	Leipzig Hbf.	62,476	120	9,5	9,5	9,5	433.271	433.271			Netz Lausitz	
215	ZVG (Falkenberg)	Leipzig Hbf.											
RE 50	Leipzig Hbf.	ZVG (Dresden)	60,276	60	20,0	20,0	18,0	865.322	865.322			RE 50	
500/501.11	Leipzig	ZVG (Dresden)											
RE 6	Leipzig Hbf.	ZVG (Chemnitz)	49,528	60	19,0	19,0	18,0	680.911	680.911			RE 6	
525													
RB 110	Leipzig Hbf.	Grimma	31,742	60+HVZ	29,0	20,0	20,0	607.415				RB 110 Interim	
RB 110	Grimma	ZVG (Döbeln)	15,985	60/120	17,0	8,5	8,5	167.667	775.082			RB 110 Interim	
506	Leipzig Hbf.	ZVG (Döbeln)											
RB 113	Leipzig Hbf.	Bad Lausick	32,453	60	17,0	16,5	16,5	399.075				RB 113	
RB 113	Bad Lausick	Geithain	11,332	60	17,0	16,5	16,5	139.350	538.424			RB 113	
525	Leipzig Hbf.	Geithain											
Döllnitzbahn	Oschatz	Müglern	Dieselbetrieb					20.000					VV ZVNL - DBG
			Dampfbetrieb					3.000	23.000				VV ZVNL - DBG
								Summe	3.927.994				

(1) 1 zusätzliches (achtes) Zugpaar bereits zum 07.06.2025



digitale Kopie ZVNL

TOP 6

Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz (STS-2030)

Vorlage 03/2025

Vorlage Nr.: **03/2025**

Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz (STS-2030)

Bearbeitet von:

ZVNL

Datum:

23.01.2025

Beratungsfolge:

<u>Gremien</u>	<u>Datum:</u>	<u>Zuständigkeit</u>
Arbeitsgremium	23.01.2025	zur Beratung
Verwaltungsrat	13.02.2025	zur Beschlussempfehlung
Verbandsversammlung	10.03.2025	zur Beschlussfassung
		<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich
		<input type="checkbox"/> Nicht Öffentlich

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt:

1. Der ZVNL beteiligt sich an der Ausschreibung der SPNV-Leistungen des Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz unter Federführung des Freistaats Thüringen. Der ZVNL wird auch zukünftig auf seinem Verbandsgebiet die Linie „Leipzig – Naumburg (Saale) – Saalfeld (Saale)“ bestellen.
2. Die notwendigen finanziellen Mittel sind im ZVNL-Haushalt auszuweisen.
3. Der Verbandsvorsitzende wird beauftragt, alle notwendigen Ausschreibungsdetails und -inhalte einschließlich der konkreten Ausgestaltung der Verdingungsunterlagen mit den beteiligten Aufgabenträgern abzustimmen und die entsprechenden Vereinbarungen hierzu abzuschließen.

Anlagen:

- Erläuterung



Kai Emanuel
Verbandsvorsitzender

TOP 6 – Elektronetz Saale-Thüringen-Südharz (STS-2030)

Erläuterungen

Auf unabgestimmten Vorschlag und Ausarbeitung der NASA GmbH sollte vorgesehen werden, dass es zu einer gemeinsamen Vergabe der derzeit getrennten Netze MDSB II und Saale-Thüringen-Südharz (STS) kommt. Diese hätte dann einen Leistungsumfang von ca. 17 Mio. Zugkm/Jahr aufgewiesen und sollte unter Federführung des Landes Sachsen-Anhalt (Dienstleister dafür die landeseigene NASA GmbH) vergeben werden.

Es wurden begründete Zweifel durch den Freistaat Thüringen (TMIL) und den ZVNL ob einer wirtschaftlichen Vergabe eines solchen großen Netzes vorgetragen. Entsprechend den Erkenntnissen aus dem MDSB2025plus-Vergabeverfahren besteht keine technische oder betriebliche Notwendigkeit. Die Komplexität und Netzgröße eines solchen großen Vergabernetzes widersprechen den Mittelstandsinteressen und behindern den Wettbewerb.

Nach Rücksprache mit der NASA GmbH erfolgte die Ablehnung der gemeinsamen Vergabe der Netze MDSB II und STS.

Der Entwurf der Vorinformation zur STS-2030-Vergabe des Federführers Freistaat Thüringen sieht folgende Linien vor, deren Nummern noch nicht finalisiert sind.

- Halle (Saale) – Sangerhausen – Nordhausen – Kassel (heute RE8/RE 9)
- Leipzig – Naumburg (Saale) – Saalfeld (Saale) (heute RE 15)
- Halle (Saale) – Naumburg (Saale) – Erfurt (– Eisenach) (heute RE 16)
- Halle (Saale) – Naumburg (Saale) – Saalfeld (Saale) (heute RB 25)
- (Magdeburg –) Sangerhausen – Erfurt (heute RB 59)

Das Leistungsvolumen wird ca. 8,8 Mio. Zkm/Jahr betragen.

Der ZVNL-Anteil STS-2030 beträgt lediglich ca. 0,1 Mio. Zkm/Jahr rd. 1,1 %, für die Linie Leipzig – Naumburg (Saale) – Saalfeld (Saale), zurzeit RE 15 im zweistunden Takt und im gleichen Umfang geplant.

Die bisher im STS-Netz beauftragte Linie RB20 wird Bestandteil des MDSB2025plus-Netzes und hier nicht mehr betrachtet.

Weitere Aufgabenträger sind die NASA GMBH, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und der Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV).

Die Aufforderung zur Angebotsabgabe gemäß den Vergaberichtlinien der EU ist im Dezember 2025 geplant.

Vorab werden Markterkundungsgespräche durchgeführt sowie die Anforderungen und Vergabeunterlagen mit den AT abgestimmt.



digitale Kopie ZVNL

TOP 7

**Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II (MDSB II)
2023 – 2045**

Vorlage 04/2025

Vorlage Nr.: 04/2025

Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II (MDSB II) 2030 – 2045

Bearbeitet von:

ZVNL

Datum:

23.01.2025

Beratungsfolge:

<u>Gremien</u>	<u>Datum:</u>	<u>Zuständigkeit</u>
Arbeitsgremium	23.01.2025	zur Beratung
Verwaltungsrat	13.02.2025	zur Beschlussempfehlung
Verbandsversammlung	10.03.2025	zur Beschlussfassung

Öffentlich
 Nicht Öffentlich

Die Verbandsversammlung des ZVNL beschließt:

1. Der ZVNL beteiligt sich an der Ausschreibung der SPNV-Leistungen des Mitteldeutschen S-Bahn-Netz II unter Federführung des Landes Sachsen-Anhalt. Der ZVNL wird auch zukünftig auf seinem Verbandsgebiet folgende Linien bestellen:
 - S 2: Dessau/Lu. Wittenberg – Bitterfeld – Leipzig,
 - S 7: Eilenburg / Leipzig – Delitzsch – Halle (Saale) – Lu. Eisleben – Sangerhausen,
 - RE 13: Magdeburg – Dessau – Leipzig.
2. Die notwendigen finanziellen Mittel sind im ZVNL-Haushalt auszuweisen.
3. Der Verbandsvorsitzende wird beauftragt, alle notwendigen Ausschreibungsdetails und -inhalte einschließlich der konkreten Ausgestaltung der Verdingungsunterlagen mit den beteiligten Aufgabenträgern abzustimmen und die entsprechenden Vereinbarungen hierzu abzuschließen.

Anlagen:

- Erläuterung



Kai Emanuel
Verbandsvorsitzender

TOP 7 – Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II (MDSB II) 2030 – 2045

Erläuterungen

Auf unabgestimmten Vorschlag und Ausarbeitung der NASA GmbH sollte vorgesehen werden, dass es zu einer gemeinsamen Vergabe der derzeit getrennten Netze MDSB II und Saale-Thüringen-Südharz (STS) kommt. Diese hätte dann einen Leistungsumfang von ca. 17 Mio. Zugkm/Jahr aufgewiesen und sollte unter Federführung des Landes Sachsen-Anhalt (Dienstleister dafür die landeseigene NASA GmbH) vergeben werden.

Es wurden begründete Zweifel durch den Freistaat Thüringen (TMIL) und den ZVNL ob einer wirtschaftlichen Vergabe eines solchen großen Netzes vorgetragen. Entsprechend den Erkenntnissen aus dem MDSB2025plus-Vergabeverfahren besteht keine technische oder betriebliche Notwendigkeit. Die Komplexität und Netzgröße eines solchen großen Vergabernetzes widersprechen den Mittelstandsinteressen und behindern den Wettbewerb.

Nach Rücksprache mit der NASA GmbH erfolgte die Ablehnung der gemeinsamen Vergabe der Netze MDSB II und STS.

Am 18.12.2024 erfolgte die Vorinformation der NASA zur Vergabe MDSB II (Leistungsvolumen wird ca. 8,15 Mio. Zkm/Jahr,) mit den Linien:

- S 2: Dessau/Lu. Wittenberg – Bitterfeld – Leipzig,
- S 7: Eilenburg / Leipzig – Delitzsch – Halle (Saale) – Lu. Eisleben – Sangerhausen,
- S 8: Dessau/Lu. Wittenberg – Bitterfeld – Halle (Saale),
- RE 13: Magdeburg – Dessau – Leipzig,
- RB 51: Dessau – Lu. Wittenberg – Falkenberg (Elster),
- RE 14: Dessau – Lu. Wittenberg – Falkenberg (Elster) und
- RB xy: Magdeburg – Dessau (optionale Betriebsleistung)

Der ZVNL-Anteil am MDSB II-Netz beträgt ca. 1,8 Mio. Zkm/Jahr = rd. 22%.

Weiterer beteiligter Aufgabenträger ist das Land Brandenburg mit seinem Dienstleister VBB.

Wie bisher auch, wird der ZVNL wieder an den Linien:

- S 2: Dessau/Lu. Wittenberg – Bitterfeld – Leipzig,
- S 7: Eilenburg / Leipzig – Delitzsch – Halle (Saale) – Lu. Eisleben – Sangerhausen,
zurzeit teilweise Linie S9
- RE 13: Magdeburg – Dessau – Leipzig Hbf oben,

umfänglich beteiligt sein.

Im weiteren Verlauf der Planungen an diesem Netz ist zu prüfen, wie das CTC Delitzsch in die Linie S7 eingebunden werden kann.

Die Aufforderung zur Angebotsabgabe gemäß den Vergaberichtlinien der EU ist im Dezember 2025 geplant.

Vorab werden Markterkundungsgespräche durchgeführt sowie die Anforderungen und Vergabeunterlagen mit den AT abgestimmt.

digitale Kopie ZVNL



digitale Kopie ZVNL

TOP 8

RB 110 – Interimsjahr 2025/2026

Vorlage 05/2025

Vorlage Nr.: 05/2025

RB 110 – Interimsjahr 2025/2026

Bearbeitet von:

ZVNL

Datum:

23.01.2025

Beratungsfolge:

Gremien

Datum:

Zuständigkeit

Arbeitsgremium

23.01.2025

zur Beratung

Verwaltungsrat

13.02.2025

zur Beschlussempfehlung

Verbandsversammlung

10.03.2025

zur Beschlussfassung

Öffentlich

Nicht Öffentlich

Die Verbandsversammlung beschließt den Nachtrag zur Verkehrsleistung Linie RB 110 Leipzig Hbf. oben – Grimma ob. Bf. – Döbeln Hbf. im Zeitraum vom Fahrplanwechsel Dezember 2025 bis Fahrplanwechsel Dezember 2026 gemäß dem Angebot der Transdev Regio Ost GmbH vom 31.01.2025.

Anlagen:

- Erläuterung
- juristische Stellungnahme von Schuman Rechtsanwälte Notare zur Interimsvergabe



Kai Emanuel

Verbandsvorsitzender

TOP 8 – RB 110 – Interimsjahr 2025/2026

Erläuterungen

In der **Anlage** zu den nachfolgenden Erläuterungen finden Sie Angaben zu betriebswirtschaftlichen Details wie Kostenindikation und Kalkulationsgrundlagen zu den Nachträgen sowie dem Haushalt des ZVNL. Diese Informationen haben ein hohes rechtliches und wirtschaftliches schutzwürdiges Interesse für die Bieter/Vertragspartner selbst, aber auch für den ZVNL, da daraus Schlussfolgerungen für ein taktisches Bieterverhalten getroffen werden können. Dadurch kann ein Schaden für den ZVNL sowie für andere SPNV-Aufgabenträger entstehen. Somit sind die Voraussetzungen einer Ausnahme vom Öffentlichkeitsgrundsatz nach § 37 Abs. 1 SächsGemO erfüllt und die dargelegten Informationen gem. § 37 Abs. 2 SächsGemO durch die Vertreter streng vertraulich zu behandeln.

Aus diesem Grund muss bei Rückfragen und Diskussionen zu den Informationen aus der Anlage in der Verbandsversammlung **ein nichtöffentlicher Teil der Sitzung herbeigeführt** und ggf. anwesende Gäste (Öffentlichkeit) ausgeschlossen werden.

Die Vergabe erfolgt über eine Verlängerung/Nachtrag zum bestehenden Verkehrsvertrag an den Bestandsbetreiber.

Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) schloss durch Zuschlag am 29.01.2016 gemeinsam mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) den Verkehrsvertrag für die Erbringung von SPNV-Leistungen der Linie **RB110 Leipzig Hbf oben - Borsdorf - Grimma ob Bahnhof - Döbeln** im Dieselnetz Nordwestsachsen (DNWS Teil B) mit der Transdev Regio Ost GmbH. Der Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit von neunzehn Jahren, vom Fahrplanwechsel im Juni 2016 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

Die Verkehrsleistungen der Linie RB110 gehen zukünftig als Linie S1 in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz über. Für die Leistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 führte der ZVNL zusammen mit den weiteren Aufgabenträgern das Vergabeverfahren MDSB2025plus durch. Während des Vergabeverfahrens wurde es erforderlich, die Leistungsbeschreibung dahingehend zu ändern, dass die Betriebsaufnahme für die Leistungen erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 erfolgt.

Aufgrund des geänderten Zeitpunkts der Betriebsaufnahme besteht die Notwendigkeit für die Erbringung von Interimsverkehrsleistungen der Linie RB110 vom Fahrplanwechsel im Dezember 2025 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026.

Lediglich die Transdev als Bestandsbetreiber verfügt über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen für die Erbringung der Interimsleistungen. Zudem sind danach auf dem Markt für gebrauchte Fahrzeuge nicht ausreichend passende Fahrzeuge vorhanden. Eine vorzeitige Aufnahme der Linie S1 scheitert ebenso am Mangel an verfügbaren batterieelektrischen Fahrzeugen.

Durch die Kanzlei Schumann Rechtsanwälte Notare erfolgte eine Prüfung, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Vergabe der Interimsleistungen an die Transdev erfolgen kann. Die Beauftragung der Transdev mit den Interimsleistungen im Rahmen einer Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist nach juristischer Einschätzung zulässig und kommt entweder als Verlängerung der Vertragslaufzeit mit den erforderlichen inhaltlichen Anpassungen oder als Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags für den Interimszeitraum an Transdev in Betracht. Die Überlegungen und Abwägungen sprachen für eine Verlängerung und gegen die Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags, denn mit einer

Verlängerung des Bestandsvertrags können leistungsbezogene Vertragsanpassungen Basis der Verhandlungen und letztendlich der einvernehmlichen Einigung der Aufgabenträger mit dem EVU sein. Für die Vergütung der Leistungen im Interimszeitraum ist sicherzustellen, dass diese nach den Bestimmungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 berechnet wird, um eine Überkompensation der Transdev auszuschließen. Dazu wird das Gutachten eines Wirtschaftsprüfungsbüros eingeholt, dessen Auftraggeber die Aufgabenträger sind.

Für den Fall, dass Verhandlungen mit der Transdev nicht zu einem für die Aufgabenträger zumutbaren Ergebnis führen, wurde eine Auferlegung der Verkehrsleistungen nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 untersucht und vorbereitet. Dabei begründet ein belastender Verwaltungsakt der Aufgabenträger gegenüber dem EVU dessen Pflicht zur Durchführung der Verkehrsleistung. Die Auferlegung ist nur unter engen Voraussetzungen zulässig und führt zu einer Ausgleichsverpflichtung der Aufgabenträger gegenüber dem EVU, die sich an den Kosten des EVU für die Leistungserstellung orientiert.

Das Vorgehen ist in einer juristischen Stellungnahme am Beispiel MDSB I durch die Kanzlei erläutert und begründet. Der Sachverhalt und das Vorgehen gilt gleichbedeutend für die Interimsvergabe RB110 und wurde dementsprechend durch RA Herrn Dr. Stockmann fortlaufend begleitet.

Zur Linie RB 110 wurde am 12.04.2024 ein erstes Gespräch zur Ausgestaltung Erarbeitung der Vertragsgrundlagen und Anforderungen unter Einbeziehung ZVMS und Herrn RA Dr. Stockmann mit dem Bestandsbetreiber geführt (im Vorfeld erfolgte bereits Korrespondenz). Die Grundlage ist der aktuelle Fahrplan der Linie RB110 im Stundentakt zuzüglich der Verstärkerfahrten früh und nachmittags. Die bestehende, einheitliche Fahrzeugflotte von acht Bombardier Talent BR 643 kommt in Dieseltraktion weiter zum Einsatz. Die Verkehrsleistung beträgt 972.295 Zkm/Jahr.

Die Aufforderung zur Angebotsabgabe bis zum 31.01.2025 an Transdev erfolgte am 06.12.2024.

Am 17.12.2024 erfolgte dann die Abstimmung der Anpassungsvorschläge mit Transdev mit folgenden Schwerpunkten:

- Wertsicherung von Personal- und Energiekosten
- Minderung von Pünktlichkeit und Zugausfall (der Höhe und dem Grunde nach)
- Personalkosten als Fixkosten in der Vergütung
- Betriebsübergangskonzept (Personalübergang, Übernahme Umläufe, Minderungen)
- 95 % KIN-Quote, Minderung ab 75% und weniger
- Totallausfall eines Automaten ist nicht mehr zu ersetzen
- Höhe SEV-Kosten

Hierzu wurden Zugeständnisse im Rahmen des Nachtrags gemacht.

Das Angebot der Transdev Regio Ost GmbH wurde am 31.01.2025 dem ZVNL und dem ZVMS vorgelegt. Dies besteht aus dem Leistungsverzeichnis mit dem verbindlichen Leistungspreis, dem Kalkulationsschema und einem Anschreiben. Im Anschreiben weist das EVU auf geänderte Preiskonditionen hin, welche aus Rahmen- und Tarifverträgen resultieren. Dies wird auf den Anstieg der Personalkosten und den Rückgang der produktiven Arbeitszeit zurückgeführt.

Anlage: Auswertung Angebot

Vorlage 05/2025
RB 110 – Interimsjahr 2025/2026

Anlage zu den Erläuterungen – Auswertung Angebot

Von einer Veröffentlichung wird gemäß §36b SächsGemO abgesehen.

digitale Kopie ZVNL

digitale Kopie ZVNL

SCHUMANN RECHTSANWÄLTE NOTARE Kleiststraße 23-26 10787 Berlin

Nur per E-Mail

Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
Herr Bernd Irrgang
Emilienstraße 16
04107 Leipzig

Dr. Thomas Stockmann
Sekretariat: Heike Heinrich
Telefon: +49 (30) 28 88 66-21
Telefax: +49 (30) 28 88 66-25
E-Mail: thomas.stockmann@schumann-law.de

Berlin, 24.01.2024
Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: BS23-20

**Verkehrsvertrag Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I (MDSB-I)
Interimsleistungen von Dezember 2025 bis Dezember 2026**

Sehr geehrter Herr Irrgang,

wie in der Videokonferenz am 29.11.2023 erbeten, nehmen wir nachfolgend zur Vergabe von Interimsleistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz zwischen dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 Stellung.

DR. THOMAS STOCKMANN
RECHTSANWALT

DR. MICHAELA EISELE
RECHTSANWÄLTIN

DIRK KLEINER
RECHTSANWALT

RALPH RICHTER
RECHTSANWALT ¹⁾

RENÉ BUSCHER
RECHTSANWALT ²⁾

THOMAS H. MEIER
RECHTSANWALT ¹⁾

SANDRA KURTZAHN
RECHTSANWÄLTIN ^{*) 1)}

WIBKE BERENS
RECHTSANWÄLTIN ^{*) 1)}

PHILIPP HENZE
RECHTSANWALT ^{*)}

MARCUS RINGELHAN
RECHTSANWALT ^{*)}

NADINE BIERIG
RECHTSANWÄLTIN ^{*) 1)}

SUSANNE SCHRADER
RECHTSANWÄLTIN ^{*)}

LUKAS KOHLBERG
RECHTSANWALT ^{*)}

FRANK DOEHLERT
RECHTSANWALT ^{*) 1)}

RAPHAEL GRUM
RECHTSANWALT ^{*)}

SANDRA BORDIEHN
RECHTSANWÄLTIN ^{*) 1)}

MAX-MARIAN GLÄSER
RECHTSANWALT ^{*)}

FRANK SCHUMANN
RECHTSANWALT UND NOTAR

PETER M. GLÄSER
RECHTSANWALT UND NOTAR

^{*)} nicht Partner/Partnerin der Partnerschaftsgesellschaft

¹⁾ Fachanwalt/Fachanwältin für Miet- und Wohnungseigentumsrecht

²⁾ Fachanwalt/Fachanwältin für Bau- und Architektenrecht

SCHUMANN Rechtsanwälte
Partnerschaft mbB
AG Charlottenburg PR 468 B

Kleiststraße 23-26
10787 Berlin

www.schumann-law.de

Inhaltsverzeichnis

A.	Sachverhalt und Prüfauftrag	3
B.	Zusammenfassendes Ergebnis	5
C.	Rechtliche Begründung	6
I.	Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007	6
1.	Unmittelbare Gefahr der Unterbrechung des Verkehrsdienstes.....	6
2.	Art der Notmaßnahme	8
a)	Direktvergabe	8
b)	Förmliche Vereinbarung über die Ausweitung eines öDA.....	8
c)	Auferlegung	9
3.	Dauer der Notmaßnahme.....	10
4.	Auswahlermessen	10
II.	Umsetzung der Notmaßnahme	10
a)	Wahl zwischen Direktvergabe und Verlängerung des Verkehrsvertrags MDSB I	10
b)	Überkompensationskontrolle	11

digitale Kopie ZVNL

A. Sachverhalt und Prüfauftrag

Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) schloss durch Zuschlag am 21.09.2010 gemeinsam mit fünf weiteren Aufgabenträgern den Verkehrsvertrag für die Erbringung von SPNV-Leistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz (VV MDSB I) mit der S-Bahn Mitteldeutschland GmbH, einer Tochtergesellschaft der DB Regio AG. Seit der Fusion zwischen der S-Bahn Mitteldeutschland GmbH und der DB Regio AG im Jahr 2011 ist die DB Regio AG Auftragnehmerin des Verkehrsvertrags.

Der VV MDSB-I hat nach § 20 Satz 2 BVB eine Laufzeit von zwölf Jahren, vom Fahrplanwechsel im Dezember 2013 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

Für die Leistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 führte der ZVNL zusammen mit den weiteren Aufgabenträgern Land Sachsen-Anhalt, Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen, Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland, Freistaat Thüringen sowie der ZVNL Schienenfahrzeug GmbH das Vergabeverfahren MDSB2025plus durch. Während des Vergabeverfahrens wurde es erforderlich, die Leistungsbeschreibung dahingehend zu ändern, dass die Betriebsaufnahme für die Leistungen erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 erfolgt.

Für die Leistungen des Verkehrsvertrags MDSB2025plus erteilten die Aufgabenträger den Zuschlag für das Los 1 an die DB Regio AG und für das Los 2 an die Die Länderbahn GmbH DLB.

Aufgrund des geänderten Zeitpunkts der Betriebsaufnahme besteht ein Beschaffungsbedarf für die Erbringung von Interimsverkehrsleistungen vom Fahrplanwechsel im Dezember 2025 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026. Änderungen der Fernverkehrsfahrpläne ab Dezember 2025 machen für den Interimszeitraum eine umfassende Anpassung der Fahrpläne gegenüber den derzeitigen Fahrplänen des MDSB-I erforderlich.

Nach Ihrer Angabe verfügt lediglich die DB Regio AG als Bestandsbetreiberin über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen für die Erbringung der Interimsleistungen. Zudem sind danach auf dem Markt für gebrauchte Fahrzeuge nicht ausreichend passende Fahrzeuge vorhanden. Des Weiteren würde die DB Regio AG nach Ihrer Erwartung für die Interimsleistungen einen erheblich höheren Preis fordern als für die Leistungen des VV MDSB-I. Sie rechnen zudem damit, dass die DB Regio AG in Verhandlungen versuchen wird, aus ihrer Sicht ungünstige Konditionen des VV MDSB-I

abzuändern. Hierzu zählen zum Beispiel das Einnahmenrisiko für Fahrgeldeinnahmen und Abzüge für Schlechtleistungen.

Es soll daher nachfolgend geprüft werden, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Vergabe der Interimsleistungen an die DB Regio AG erfolgen kann.

Sofern der Sachverhalt oder der Prüfauftrag nachfolgend unzutreffend oder unvollständig wiedergegeben sein sollte, bitten wir um einen Hinweis.

digitale Kopie ZVNL

B. Zusammenfassendes Ergebnis

1. Es spricht viel dafür, dass eine Beauftragung der DB Regio AG mit Interimsleistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz im Wege einer Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 zulässig ist.
2. Als Notmaßnahme im Sinne von Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 kommt entweder die Verlängerung der Vertragslaufzeit des VV MDSB-I mit der DB Regio AG mit den erforderlichen inhaltlichen Anpassungen oder die Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags für den Interimszeitraum an die DB Regio AG in Betracht.
3. Überlegungen der Verhandlungstaktik sprechen für eine Verlängerung des VV MDSB-I mit den erforderlichen inhaltlichen Anpassungen und gegen die Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags. Denn mit einer Verlängerung des Bestandsvertrags würde ein Text mit den bisherigen für die Aufgabenträger günstigen Regelungen, beispielsweise zur Verteilung des Fahrgeld-Einnahmenrisikos zum Abzug bei Leistungsstörungen, den Ausgangspunkt der Verhandlungen bilden.
4. Für die Vergütung der Leistungen im Interimszeitraum ist sicherzustellen, dass diese nach den Bestimmungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 berechnet wird, um eine Überkompensation der DB Regio AG auszuschließen. Hierzu sollten Regelungen in den Nachtrag zur Verlängerung des Verkehrsvertrags aufgenommen werden.
5. Für den derzeit nicht absehbaren Fall, dass Verhandlungen mit der DB Regio AG nicht zu einem für die Aufgabenträger zumutbaren Ergebnis führen, kommt eine Auferlegung der Verkehrsleistungen nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 in Betracht. Dabei begründet ein belastender Verwaltungsakt der Aufgabenträger gegenüber dem EVU dessen Pflicht zur Durchführung der Verkehrsleistung. Die Auferlegung ist nur unter engen Voraussetzungen zulässig und führt zu einer Ausgleichsverpflichtung der Aufgabenträger gegenüber dem EVU, die sich an den Kosten des EVU für die Leistungserstellung orientiert.

C. Rechtliche Begründung

I. Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007

Es spricht viel dafür, dass eine Beauftragung der DB Regio AG mit Interimsleistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz im Wege einer Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 zulässig ist.

Die Vertragslaufzeit des VV MDSB-I kann dabei nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 um ein Jahr verlängert werden.

Alternativ wäre es möglich, mit der DB Regio AG für den Interimszeitraum im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 einen neuen Verkehrsvertrag zu schließen.

1. Unmittelbare Gefahr der Unterbrechung des Verkehrsdienstes

Eine Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation zulässig. Eine Unterbrechung des Verkehrsdienstes ist derzeit noch nicht eingetreten. Überwiegende Gründe sprechen jedoch dafür, dass eine unmittelbare Gefahr einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes vorliegt.

Wann von einer unmittelbaren Gefahr der Unterbrechung eines Verkehrsdienstes auszugehen ist, definiert Art. 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht.

Bei der Bestimmung des Begriffs der unmittelbaren Gefahr werden zum Teil verwaltungsrechtliche Grundsätze herangezogen, wonach unter einer unmittelbaren Gefahr eine Sachlage zu verstehen ist, die bei ungehindertem Ablauf des objektiv zu erwartenden Geschehens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einer Verletzung des Schutzgutes führt (vgl. Zuck in: Ziekow/Völlink, Vergaberecht, 4. Aufl. 2020, Art. 5 VO (EG) 1370/2007, Rn. 104). Der zuständigen Behörde ist dabei ein Beurteilungsspielraum eingeräumt (vgl. Zuck aaO).

Teilweise wird in der Rechtsprechung für die Unmittelbarkeit der Gefahr im Sinne von Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 ein sehr enger zeitlicher Abstand der abhelfenden Maßnahme zum Schadenseintritt gefordert (VK Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 15.08.2019, 1 VK 2-19, Rn. 46, juris, im dort entschiedenen Fall verneint, insoweit aufgehoben von OLG Rostock, Beschluss vom 30.10.2019, 17 Verg 5/19). Ein erweiterter zeitlicher Abstand kann mit Blick auf den Zweck des Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 und die Eigenarten des ÖPNV, insbesondere des Eisenbahnwesens aber ausreichen, wenn eine rechtzeitige Abhilfe schon ab einem weiter entfernten Zeitpunkt nicht mehr möglich ist (VK Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 15.08.2019, 1 VK 2-19, Rn. 46, juris). Dies soll nach der Rechtsprechung etwa dann denkbar sein, wenn kein anderes Unternehmen aufgrund der nötigen betrieblichen und sonstigen Vorkehrungen rechtzeitig für die Erbringung der Dienstleistung zur Verfügung steht (vgl. VK Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 15.08.2019, 1 VK 2-19, Rn. 46, juris).

Da nach Ihrer Angabe lediglich die DB Regio AG als Bestandsbetreiberin über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen für die Erbringung der Interimsleistungen verfügt und zudem auf dem Markt für gebrauchte Fahrzeuge nicht ausreichend passende Fahrzeuge vorhanden sind, spricht viel dafür, dass bereits jetzt eine unmittelbare Unterbrechung des Verkehrsdienstes droht. Zudem ist die Beschaffung einer ausreichenden Zahl von Neufahrzeugen bis zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 nicht möglich.

Für das Vorliegen einer unmittelbaren Gefahr der Unterbrechung des Verkehrsdienstes würde zudem sprechen, wenn absehbar wäre, dass die DB Regio AG aufgrund fehlender Planungssicherheit ihre Bestandsfahrzeuge für den Zeitraum ab Dezember 2025 für anderweitige Leistungen vorsehen würde und diese Fahrzeuge damit nicht mehr für die Leistungen im MDSB gesichert wären.

Die unmittelbare Gefahr des Eintretens einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes im Sinne von Art. 5 Abs. 5 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 begründet sich auch daraus, dass die bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 verbleibende Zeit für die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens nicht mehr ausreicht. Denn das Vergabeverfahren für die Leistungen des Interimsjahrs darf erst ein Jahr nach der Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 begonnen werden, also bei einer Veröffentlichung noch im Januar 2024 erst im Januar 2025. Bei der Beschaffung von SPNV-Leistungen des benötigten Umfangs ist für die Durchführung des Vergabeverfahrens und die Vorbereitung der Betriebsaufnahme einschließlich

Personalrekrutierung durch das EVU ein deutlich längerer Zeitraum als zehneinhalb Monate erforderlich.

Für das Vorliegen einer unmittelbaren Gefahr der Unterbrechung ist schließlich unerheblich, auf welche Ursachen diese Gefahr zurückgeht oder wer diese Situation zu vertreten hat (vgl. Zuck in: Ziekow/Völlink, Vergaberecht, 4. Aufl. 2020, Art. 5 VO (EG) 1370/2007, Rn. 102). Es ist daher vorliegend unerheblich, ob die beteiligten Aufgabenträger die unmittelbare Gefahr der Unterbrechung des Verkehrsdienstes des MDSB durch einen früheren Beginn der Beschaffung der Interimsleistungen hätten verhindern können.

2. Art der Notmaßnahme

Nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 bestehen die Notmaßnahmen in der Direktvergabe oder einer förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Auflage, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu übernehmen.

a) Direktvergabe

Unter Direktvergabe ist nach Art. 2 lit. h VO (EG) Nr. 1370/2007 die Vergabe eines neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags an einen bestimmten Betreiber eines öffentlichen Dienstes ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu verstehen (vgl. Badenhausen-Fähnle/Hübner in: Willenbruch/Wiedekind/Hübner, Vergaberecht, 5. Auflage 2023, Art. 5 VO 1370/2007, Rn. 127).

b) Förmliche Vereinbarung über die Ausweitung eines öDA

Eine förmliche Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags liegt vor, wenn ein bestehender Verkehrsvertrag geändert wird. Unter die Formulierung „Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags“ kann insbesondere die zeitliche Verlängerung eines bestehenden Vertrags gefasst werden (aA ohne nähere Begründung OLG Rostock, Beschluss vom

30.10.2019 - 17 Verg 5/19, Rn. 66, juris). Zwar ist die Bezeichnung „Ausweitung“ in der deutschen Fassung von Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 insoweit nicht eindeutig, da darunter eine zeitliche oder inhaltliche Ausweitung verstanden werden kann. Auch die englische Fassung spricht insoweit von „to extend“, worunter sowohl eine zeitliche als auch eine inhaltliche Ausdehnung gefasst werden kann. Die französische Formulierung „prorogation“ spricht jedoch dafür, dass eine zeitliche Verlängerung bestehender Verträge gemeint ist. Denn das französische Substantiv „prorogation“ bedeutet „Verlängerung“ oder „Vertagung“ (vgl. <https://defr.dict.cc/?s=prorogation>, Abruf am 08.01.2024).

Es sind zudem keine Gründe dafür ersichtlich, weshalb nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 eine Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags zulässig sein sollte, eine Vereinbarung über eine Verlängerung eines bestehenden Verkehrsvertrags jedoch nicht.

Es handelt sich bei der Ausweitung eines bestehenden Dienstleistungsauftrags um einen gesetzlich zulässigen Fall der wesentlichen Vertragsänderung (vgl. Linke/Prieß in: Linke, VO (EG) 1370/2007 2. Auflage. 2019, Art. 5, Rn. 217).

c) Auferlegung

Eine Auflage im Sinne von Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007, die in Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/als Auferlegung bezeichnet wird, kommt nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nur als ultima ratio in Betracht, wenn eine Direktvergabe oder eine förmliche Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht möglich sind (Otting/Olgemöller/Tresselt in: Gabriel/Krohn/Neun, Handbuch Vergaberecht, 3. Auflage 2021, § 72, Rn. 54). Eine solche Situation ist vorliegend derzeit nicht ersichtlich. Sie könnte jedoch relevant werden, wenn eine Absicherung der Leistungen im Verhandlungswege nicht erreicht werden kann.

Bei der Auferlegung begründet ein belastender Verwaltungsakt der Aufgabenträger gegenüber dem EVU dessen Pflicht zur Durchführung der Verkehrsleistung (Linke/Prieß in: Linke, VO (EG) 1370/2007 2. Auflage. 2019, Art. 5, Rn. 218). Die Auferlegung führt zu einer Ausgleichsverpflichtung der Aufgabenträger gegenüber dem EVU, die sich an den Kosten des EVU für die Leistungserstellung orientiert.

3. Dauer der Notmaßnahme

Nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 darf der Zeitraum, für den ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag als Notmaßnahme vergeben, ausgeweitet oder dessen Übernahme auferlegt wird, zwei Jahre nicht überschreiten. Vorliegend ist ein Übergangszeitraum von einem Jahr abzudecken.

4. Auswahlermessen

Die Auswahl des Verkehrsunternehmens für die Erbringung der Notmaßnahme liegt im Ermessen der zuständigen Behörde (vgl. Otting/Olgemöller/Tresselt in: Gabriel/Krohn/Neun, Handbuch Vergaberecht, 3. Auflage 2021, § 72, Rn. 51). Sofern lediglich die DB Regio AG als Bestandsbetreiberin über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen für die Erbringung der Interimsleistungen verfügt und zudem auf dem Markt für gebrauchte Fahrzeuge nicht ausreichend passende Fahrzeuge vorhanden sind, kommt nur die DB Regio AG für die Erbringung der Verkehrsleistungen in Betracht.

II. Umsetzung der Notmaßnahme

a) Wahl zwischen Direktvergabe und Verlängerung des Verkehrsvertrags MDSB I

Verhandlungstaktische Gesichtspunkte sprechen für, dass eine Verlängerung des VV MDSB-I und gegen eine Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags auf neuer vertraglicher Grundlage. Denn bei einer Vertragsverlängerung wird die DB Regio AG ausschließlich um ein Angebot für die Leistungserbringung mit einem angepassten Fahrplan gebeten, ohne dass wesentliche Regelungen des VV MDSB-I, beispielsweise das Fahrgeld-Einnahmenrisiko oder Abzugsregelungen zur Disposition gestellt werden. Es besteht dann ein größerer Argumentationsaufwand der DB Regio AG, um Änderungen des Vertrags durchzusetzen, als bei Verhandlungen über einen neuen Verkehrsvertrag.

b) Überkompensationskontrolle

Für die Vergütung der Leistungen im Interimszeitraum ist sicherzustellen, dass diese nach den Bestimmungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 berechnet wird, sodass eine Überkompensation der DB Regio AG ausgeschlossen wird. Hierzu sollten Regelungen in den Verkehrsvertrag aufgenommen werden.

Nach Art. 6 Abs. 1 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 unterliegt jede wie auch immer beschaffene Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der nicht gemäß Artikel 5 Absatz 1, Absatz 3 oder Absatz 3b vergeben wurde oder im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift steht, über Art. 4 hinaus den Bestimmungen des Anhangs.

Nach Ziffer 1 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 sind Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß Artikel 5 Absatz 5 nach den Regeln dieses Anhangs zu berechnen.

Die Ausgleichsleistung darf nach Ziffer 2 Satz 1 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht.

Nach Ziffer 2 Satz 1 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 werden die Auswirkungen beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre.

Es ist in der Literatur umstritten, zu welchem Zeitpunkt die Überkompensationskontrolle nach den Regelungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen muss; in Betracht kommt insoweit eine Prüfung vor Beginn der Leistungserstellung (ex ante) oder nach der Leistungserstellung (ex post) bzw. zu beiden Zeitpunkten (vgl. dazu Linke/Lübbig in: Linke, VO (EG) 1370/2007, 2. Auflage, 2019, Anhang, Rn. 20b). Nach diesseitiger Kenntnis wird die Prüfung in der Praxis überwiegend vor Beginn der Leistungserstellung durchgeführt.

Für die Durchführung der Überkompensationskontrolle hat sich in der Praxis ein Verfahren etabliert, bei dem ein Wirtschaftsprüfungsbüro die Übereinstimmung der Vergütung mit dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 überprüft (vgl. auch Linke/Lübbig in: Linke, VO (EG) 1370/2007, 2. Auflage, 2019, Anhang, Rn. 21), wobei häufig die Aufgabenträger keine Einsicht in die zugrundeliegenden Unternehmensdaten und Daten der Kalkulation erhalten, sondern nur eine Zusammenfassung und einen Bestätigungsvermerk.

Sofern abweichend von den Regelungen des VV MDSB-I eine Anpassung von Minderungsregelungen oder eine Übernahme von des Einnahmerisikos für Fahrgeldeinnahmen durch die Aufgabenträger erfolgen soll, sind im Grundsatz auch die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Risiken des EVU in die Überkompensationskontrolle einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas Stockmann
– Rechtsanwalt –

digitale Kopie ZVMD



digitale Kopie ZVNL

TOP 9

MDSB I – Interimsjahr 2025/2026

Vorlage 06/2025

Vorlage Nr.: 06/2025

MDSB I – Interimsjahr 2025/2026

Bearbeitet von:

ZVNL

Datum:

23.01.2025

Beratungsfolge:

Gremien

Datum:

Zuständigkeit

Arbeitsgremium

23.01.2025

zur Beratung

Verwaltungsrat

13.02.2025

zur Beschlussempfehlung

Verbandsversammlung

10.03.2025

zur Beschlussfassung

Öffentlich

Nicht Öffentlich

Die Verbandsversammlung beschließt den Nachtrag zur Verkehrsleistung Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I (MDSB I) im Zeitraum vom Fahrplanwechsel Dezember 2025 bis Fahrplanwechsel Dezember 2026 inklusive der Option 1 Linie S30 zwei Fahrtenpaare und der Option 2 Linie S4 neun Fahrtenpaare Torgau - Falkenberg gemäß dem Angebot der DB Regio AG vom 06.02.2025.

Anlagen:

- Erläuterung
- juristische Stellungnahme von Schuman Rechtsanwälte Notare zur Interimsvergabe



Kai Emanuel
Verbandsvorsitzender

TOP 9 – MDSB I – Interimsjahr 2025/2026

Erläuterungen

In der **Anlage** zu den nachfolgenden Erläuterungen finden Sie Angaben zu betriebswirtschaftlichen Details wie Kostenindikation und Kalkulationsgrundlagen zu den Nachträgen sowie dem Haushalt des ZVNL. Diese Informationen haben ein hohes rechtliches und wirtschaftliches schutzwürdiges Interesse für die Bieter/Vertragspartner selbst, aber auch für den ZVNL, da daraus Schlussfolgerungen für ein taktisches Bieterverhalten getroffen werden können. Dadurch kann ein Schaden für den ZVNL sowie für andere SPNV-Aufgabenträger entstehen. Somit sind die Voraussetzungen einer Ausnahme vom Öffentlichkeitsgrundsatz nach § 37 Abs. 1 SächsGemO erfüllt und die dargelegten Informationen gem. § 37 Abs. 2 SächsGemO durch die Vertreter streng vertraulich zu behandeln.

Aus diesem Grund muss bei Rückfragen und Diskussionen zu diesen Informationen in der **Verbandsversammlung ein nichtöffentlicher Teil der Sitzung herbeigeführt** und ggf. anwesende Gäste (Öffentlichkeit) ausgeschlossen werden.

Die Vergabe erfolgt über eine Verlängerung/Nachtrag zum bestehenden Verkehrsvertrag an den Bestandsbetreiber.

Sachverhalt

Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) schloss durch Zuschlag am 21.09.2010 gemeinsam mit fünf weiteren Aufgabenträgern den Verkehrsvertrag für die Erbringung von SPNV-Leistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz (MDSB I) mit der S-Bahn Mitteldeutschland GmbH, einer Tochtergesellschaft der DB Regio AG. Seit der Fusion zwischen der S-Bahn Mitteldeutschland GmbH und der DB Regio AG im Jahr 2011 ist die DB Regio AG Auftragnehmerin des Verkehrsvertrags. Der Verkehrsvertrag MDSB I hat eine Laufzeit von zwölf Jahren, vom Fahrplanwechsel im Dezember 2013 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

Für die Leistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 führte der ZVNL zusammen mit den weiteren Aufgabenträgern das Vergabeverfahren MDSB2025plus durch. Während des Vergabeverfahrens wurde es erforderlich, die Leistungsbeschreibung dahingehend zu ändern, dass die Betriebsaufnahme für die Leistungen erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 erfolgt.

Aufgrund des geänderten Zeitpunkts der Betriebsaufnahme besteht die Notwendigkeit für die Erbringung von Interimsverkehrsleistungen vom Fahrplanwechsel im Dezember 2025 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026.

Lediglich die DB Regio AG als Bestandsbetreiberin verfügt über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen für die Erbringung der Interimsleistungen. Zudem sind danach auf dem Markt für gebrauchte Fahrzeuge nicht ausreichend passende Fahrzeuge vorhanden.

Durch die Kanzlei Schumann Rechtsanwälte Notare erfolgte eine Prüfung, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Vergabe der Interimsleistungen an die DB Regio AG erfolgen kann.

Die Beauftragung der DB Regio AG mit den Interimsleistungen im Rahmen einer Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist nach juristischer Einschätzung zulässig und kommt entweder als Verlängerung der Vertragslaufzeit mit den erforderlichen inhaltlichen Anpassungen oder als Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags für den Interimszeitraum an die DB Regio AG in Betracht. Die Überlegungen und Abwägungen

sprachen für eine Verlängerung und gegen die Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags, denn mit einer Verlängerung des Bestandsvertrags können leistungsbezogene Vertragsanpassungen Basis der Verhandlungen und letztendlich der einvernehmlichen Einigung der Aufgabenträger mit dem EVU sein. Für die Vergütung der Leistungen im Interimszeitraum ist sicherzustellen, dass diese nach den Bestimmungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 berechnet wird, um eine Überkompensation der DB Regio AG auszuschließen. Dazu wird das Gutachten eines Wirtschaftsprüfungsbüros eingeholt, dessen Auftraggeber die Aufgabenträger sind.

Für den Fall, dass Verhandlungen mit der DB Regio AG nicht zu einem für die Aufgabenträger zumutbaren Ergebnis führen, wurde eine Auferlegung der Verkehrsleistungen nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 untersucht, dem EVU kommuniziert und vorbereitet. Dabei begründet ein belastender Verwaltungsakt der Aufgabenträger gegenüber dem EVU dessen Pflicht zur Durchführung der Verkehrsleistung. Die Auferlegung ist nur unter engen Voraussetzungen zulässig und führt zu einer Ausgleichsverpflichtung der Aufgabenträger gegenüber dem EVU, die sich an den Kosten des EVU für die Leistungserstellung orientiert.

Das Vorgehen ist in einer rechtlichen Begründung durch die Kanzlei untersetzt und begründet.

Beginnend ab dem 08. November 2023 hat der ZVNL unter Einbeziehung der Aufgabenträger Sondierungsgespräche zu Umfang und Kosten mit der DB Regio AG geführt. Da die durch die DB abgeleiteten Kosten sehr von den erwarteten und aus MDSB2025plus abgeleiteten Preisen abwichen wurden in mehreren Gesprächen Verhandlungen geführt. Neben den berechtigten Steigerungen der Personal- und Energiekosten waren auch überzogene Preissteigerungen festzustellen. Dem entgegenwirkend wurden in den Verhandlungen Kostenoptimierungen erörtert und zu einem Großteil umgesetzt. Dies betraf im Wesentlichen die Themen:

- Betriebliches Leistungsangebot
- Fahrzeugeinsatz, Zugbildung

Der Nachtrag selbst umfasst die Anlagen:

- Anlage 1: Betriebliches Leistungsangebot Interimsjahr (Fahrplan und Zkm)
- Anlage 2: Liste Fahrzeuge, Zugbildung
- Anlage 3: Leistungsbezogene Vertragsanpassungen
- Anlage 4: Leistungsverzeichnis
- Anlage 5: Kalkulationsschema
- Anlage 6: Kodierung Zugausfälle Verschulden
- Anlage 7: Minderung bei Schlechtleistungen
- Anlage 8: Liste der leistungsbezogenen Nachträge zum VV MDSB I

Betriebliches Leistungsangebot

Aufgrund von Änderungen der Fernverkehrsfahrpläne ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 sind Anpassungen der Leistungen erforderlich. Das vom EVU im Interimsjahr geschuldete betriebliche Leistungsangebot ist wie folgt gefordert:

- Fahrtenangebot/Fahrplan MDSB I Interim wie in MDSB2025plus, aber mit Anpassungen
- Fahrplanänderungen auch im Citytunnel (-> Tunneluhr 2025-2027)
- S3 neu Linienweg Halle - CTL - Geithain
- S4 neu Linienweg Torgau - CTL – Wurzen

- zweistündlich Falkenberg - Torgau als Option
- Oschatz 3 Fahrtenpaare täglich
- S5/S5X ohne Flügelung und keine Fahrt nach Glauchau/Plauen
- S6 neu Linienweg Naumburg – Leipzig Hbf oben (Umlauf- und damit Kostenoptimierung)
- S10 entfällt wie in MDSB2025plus (bisher kein Tag störungsfrei gefahren!)
- S30 (ehemals S3v) 6 Fahrtenpaare Schkeuditz – Leipzig Hbf (oben), Option auf 2 weitere Fahrtenpaare (bessere Bedienung der DHL-Schichten)
- Böhlen Werke ca. halbstündlich wechselnd durch S3 und S5 bedient

Fahrzeugeinsatz

Das EVU hat die bislang für den Verkehrsvertrag eingesetzten Fahrzeuge im Interimsjahr zum Teil für andere Leistungen außerhalb des Verkehrsvertrags vorgesehen. Das betriebliche Leistungsangebot ist dennoch mit den verbleibenden Fahrzeugen umsetzbar, die durch vier zusätzliche Reservefahrzeuge für den Interimszeitraum ergänzt werden. Das EVU erbringt somit die im Interimsjahr geschuldeten Leistungen mit:

- 36 Stück 3-Teiler, 150 Sitzplätze vom Typ Bombardier Talent II BR 442.3 (Bestandsflotte MDSB I)
- 12 Stück 4-Teiler, 200 Sitzplätze vom Typ Bombardier Talent II BR 442.4 (Bestandsflotte MDSB I)
- 9 Stück 4-Teilern, 150 Sitzplätze vom Typ Bombardier Talent II BR 442.4 (Gebrauchtfahrzeuge zugeführt aus dem Mittelhessen-Netz)

Dies inkludiert eine dem Alter der Fahrzeuge angemessene Reservevorhaltung. Während der Verhandlungsphase zum Nachtrag wurde die Fahrzeugflotte hinsichtlich des Umfangs, der Kapazität und der Kuppelbarkeit mehrfach diskutiert und optimiert. Das EVU hatte ursprünglich vor noch weitere Gebrauchtfahrzeuge aus anderen Netzen zum Einsatz zu bringen und damit die Gesamtanzahl zu erhöhen. Dieses haben wir unter Berücksichtigung der Mehrkosten auf ein vertretbares Maß reduziert.

Leistungsbezogene Vertragsanpassungen

Die Leistungen im Interimsjahr sind nach den Anforderungen des MDSB-I-Vertrags mit Ausnahme der in diesem Nachtrag geregelten Abweichungen zu erbringen. Die Abweichungen sind wie folgt zusammenzufassen.

- Die Zielquote bei der Besetzung der Züge mit Zugbegleitern bleibt bei 100%, während die Unterschreitung der geforderten Besetzung mit Zugbegleitern kleiner als 75% im Jahresdurchschnitt eine Minderung der Vergütung erfolgt
- Die Außenflächen der Züge sind mindestens zweiwöchentlich statt wöchentlich zu reinigen. Verschmutzungen der Fahrzeuge durch Graffiti sind schnellstmöglich, spätestens nach Ablauf von 96 Stunden (statt 48 h) nach Feststellung zu beseitigen.
- Das Vertriebskonzept aus MDSB2025plus kann weitestgehend bereits umgesetzt werden. Die Mobilitätszentralen Bahnhof Delitzsch und Bahnhof Borna werden nicht mehr betrieben. Auf einzelne stationäre Fahrkartenautomaten wird verzichtet. Defekte Automaten sind mindestens innerhalb von 48 h (statt 180 min) zu reparieren.

- Abweichend erfolgt für Zugausfälle, die nach der Kodierung gemäß Anlage 6 nicht auf einem Verschulden des EVU beruhen, eine Reduktion des Leistungsentgelts nur in Höhe der variablen Kosten (Fixe Kosten werden gezahlt). Zudem werden in diesem Fall die angefallenen Infrastrukturnutzungsgebühren durch die Aufgabenträger erstattet. Beim Zugausfall einer Teilstrecke wird nur die tatsächlich ausgefallene Teilstrecke als ausgefallen bewertet.
- Es sind 20.000 Einsatzstunden pro Jahr mit Sicherheitspersonalen einzukalkulieren.
- Das Marketingbudget wird reduziert

Die Abweichungen stellen das Ergebnis der Verhandlungen dar, in denen das EVU vordergründig auf aus dessen Sicht sachgerechte Anforderungen und eine weitgehende Risikoübernahme durch die Aufgabenträger abzielte. Der ZVNL ist diesem Ansinnen an vertretbaren Punkten entgegengekommen, um den Preis des Angebots zu senken, die Terminplanung zu sichern und den Fahrgästen weiterhin ein attraktives Angebot machen zu können.

Anlage: Verlauf Verhandlungen und Auswertung Angebot

digitale Kopie ZVNL

Vorlage 06/2025
MDSB I – Interimsjahr 2025/2026

Anlage zu den Erläuterungen – Verlauf Verhandlungen und Auswertung Angebot

Von einer Veröffentlichung wird gemäß §36b SächsGemO abgesehen.

digitale Kopie ZVNL

digitale Kopie ZVNL

SCHUMANN RECHTSANWÄLTE NOTARE Kleiststraße 23-26 10787 Berlin

Nur per E-Mail

Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
Herr Bernd Irrgang
Emilienstraße 16
04107 Leipzig

Dr. Thomas Stockmann
Sekretariat: Heike Heinrich
Telefon: +49 (30) 28 88 66-21
Telefax: +49 (30) 28 88 66-25
E-Mail: thomas.stockmann@schumann-law.de

Berlin, 24.01.2024
Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: BS23-20

**Verkehrsvertrag Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I (MDSB-I)
Interimsleistungen von Dezember 2025 bis Dezember 2026**

Sehr geehrter Herr Irrgang,

wie in der Videokonferenz am 29.11.2023 erbeten, nehmen wir nachfolgend zur Vergabe von Interimsleistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz zwischen dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 Stellung.

DR. THOMAS STOCKMANN
RECHTSANWALT

DR. MICHAELA EISELE
RECHTSANWÄLTIN

DIRK KLEINER
RECHTSANWALT

RALPH RICHTER
RECHTSANWALT ¹⁾

RENÉ BUSCHER
RECHTSANWALT ²⁾

THOMAS H. MEIER
RECHTSANWALT ¹⁾

SANDRA KURTZAHN
RECHTSANWÄLTIN ^{*) 1)}

WIBKE BERENS
RECHTSANWÄLTIN ^{*) 1)}

PHILIPP HENZE
RECHTSANWALT ^{*)}

MARCUS RINGELHAN
RECHTSANWALT ^{*)}

NADINE BIERIG
RECHTSANWÄLTIN ^{*) 1)}

SUSANNE SCHRADER
RECHTSANWÄLTIN ^{*)}

LUKAS KOHLBERG
RECHTSANWALT ^{*)}

FRANK DOEHLERT
RECHTSANWALT ^{*) 1)}

RAPHAEL GRUM
RECHTSANWALT ^{*)}

SANDRA BORDIEHN
RECHTSANWÄLTIN ^{*) 1)}

MAX-MARIAN GLÄSER
RECHTSANWALT ^{*)}

FRANK SCHUMANN
RECHTSANWALT UND NOTAR

PETER M. GLÄSER
RECHTSANWALT UND NOTAR

^{*)} nicht Partner/Partnerin der Partnerschaftsgesellschaft

¹⁾ Fachanwalt/Fachanwältin für Miet- und Wohnungseigentumsrecht

²⁾ Fachanwalt/Fachanwältin für Bau- und Architektenrecht

SCHUMANN Rechtsanwälte
Partnerschaft mbB
AG Charlottenburg PR 468 B

Kleiststraße 23-26
10787 Berlin

www.schumann-law.de

Inhaltsverzeichnis

A.	Sachverhalt und Prüfauftrag	3
B.	Zusammenfassendes Ergebnis	5
C.	Rechtliche Begründung	6
I.	Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007	6
1.	Unmittelbare Gefahr der Unterbrechung des Verkehrsdienstes.....	6
2.	Art der Notmaßnahme	8
a)	Direktvergabe	8
b)	Förmliche Vereinbarung über die Ausweitung eines öDA.....	8
c)	Auferlegung	9
3.	Dauer der Notmaßnahme.....	10
4.	Auswahlermessen	10
II.	Umsetzung der Notmaßnahme	10
a)	Wahl zwischen Direktvergabe und Verlängerung des Verkehrsvertrags MDSB I	10
b)	Überkompensationskontrolle	11

digitale Kopie ZVNL

A. Sachverhalt und Prüfauftrag

Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) schloss durch Zuschlag am 21.09.2010 gemeinsam mit fünf weiteren Aufgabenträgern den Verkehrsvertrag für die Erbringung von SPNV-Leistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz (VV MDSB I) mit der S-Bahn Mitteldeutschland GmbH, einer Tochtergesellschaft der DB Regio AG. Seit der Fusion zwischen der S-Bahn Mitteldeutschland GmbH und der DB Regio AG im Jahr 2011 ist die DB Regio AG Auftragnehmerin des Verkehrsvertrags.

Der VV MDSB-I hat nach § 20 Satz 2 BVB eine Laufzeit von zwölf Jahren, vom Fahrplanwechsel im Dezember 2013 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

Für die Leistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 führte der ZVNL zusammen mit den weiteren Aufgabenträgern Land Sachsen-Anhalt, Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen, Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland, Freistaat Thüringen sowie der ZVNL Schienenfahrzeug GmbH das Vergabeverfahren MDSB2025plus durch. Während des Vergabeverfahrens wurde es erforderlich, die Leistungsbeschreibung dahingehend zu ändern, dass die Betriebsaufnahme für die Leistungen erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 erfolgt.

Für die Leistungen des Verkehrsvertrags MDSB2025plus erteilten die Aufgabenträger den Zuschlag für das Los 1 an die DB Regio AG und für das Los 2 an die Die Länderbahn GmbH DLB.

Aufgrund des geänderten Zeitpunkts der Betriebsaufnahme besteht ein Beschaffungsbedarf für die Erbringung von Interimsverkehrsleistungen vom Fahrplanwechsel im Dezember 2025 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026. Änderungen der Fernverkehrsfahrpläne ab Dezember 2025 machen für den Interimszeitraum eine umfassende Anpassung der Fahrpläne gegenüber den derzeitigen Fahrplänen des MDSB-I erforderlich.

Nach Ihrer Angabe verfügt lediglich die DB Regio AG als Bestandsbetreiberin über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen für die Erbringung der Interimsleistungen. Zudem sind danach auf dem Markt für gebrauchte Fahrzeuge nicht ausreichend passende Fahrzeuge vorhanden. Des Weiteren würde die DB Regio AG nach Ihrer Erwartung für die Interimsleistungen einen erheblich höheren Preis fordern als für die Leistungen des VV MDSB-I. Sie rechnen zudem damit, dass die DB Regio AG in Verhandlungen versuchen wird, aus ihrer Sicht ungünstige Konditionen des VV MDSB-I

abzuändern. Hierzu zählen zum Beispiel das Einnahmenrisiko für Fahrgeldeinnahmen und Abzüge für Schlechtleistungen.

Es soll daher nachfolgend geprüft werden, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Vergabe der Interimsleistungen an die DB Regio AG erfolgen kann.

Sofern der Sachverhalt oder der Prüfauftrag nachfolgend unzutreffend oder unvollständig wiedergegeben sein sollte, bitten wir um einen Hinweis.

digitale Kopie ZVNL

B. Zusammenfassendes Ergebnis

1. Es spricht viel dafür, dass eine Beauftragung der DB Regio AG mit Interimsleistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz im Wege einer Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 zulässig ist.
2. Als Notmaßnahme im Sinne von Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 kommt entweder die Verlängerung der Vertragslaufzeit des VV MDSB-I mit der DB Regio AG mit den erforderlichen inhaltlichen Anpassungen oder die Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags für den Interimszeitraum an die DB Regio AG in Betracht.
3. Überlegungen der Verhandlungstaktik sprechen für eine Verlängerung des VV MDSB-I mit den erforderlichen inhaltlichen Anpassungen und gegen die Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags. Denn mit einer Verlängerung des Bestandsvertrags würde ein Text mit den bisherigen für die Aufgabenträger günstigen Regelungen, beispielsweise zur Verteilung des Fahrgeld-Einnahmenrisikos zum Abzug bei Leistungsstörungen, den Ausgangspunkt der Verhandlungen bilden.
4. Für die Vergütung der Leistungen im Interimszeitraum ist sicherzustellen, dass diese nach den Bestimmungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 berechnet wird, um eine Überkompensation der DB Regio AG auszuschließen. Hierzu sollten Regelungen in den Nachtrag zur Verlängerung des Verkehrsvertrags aufgenommen werden.
5. Für den derzeit nicht absehbaren Fall, dass Verhandlungen mit der DB Regio AG nicht zu einem für die Aufgabenträger zumutbaren Ergebnis führen, kommt eine Auferlegung der Verkehrsleistungen nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 in Betracht. Dabei begründet ein belastender Verwaltungsakt der Aufgabenträger gegenüber dem EVU dessen Pflicht zur Durchführung der Verkehrsleistung. Die Auferlegung ist nur unter engen Voraussetzungen zulässig und führt zu einer Ausgleichsverpflichtung der Aufgabenträger gegenüber dem EVU, die sich an den Kosten des EVU für die Leistungserstellung orientiert.

C. Rechtliche Begründung

I. Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007

Es spricht viel dafür, dass eine Beauftragung der DB Regio AG mit Interimsleistungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz im Wege einer Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 zulässig ist.

Die Vertragslaufzeit des VV MDSB-I kann dabei nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 um ein Jahr verlängert werden.

Alternativ wäre es möglich, mit der DB Regio AG für den Interimszeitraum im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 einen neuen Verkehrsvertrag zu schließen.

1. Unmittelbare Gefahr der Unterbrechung des Verkehrsdienstes

Eine Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation zulässig. Eine Unterbrechung des Verkehrsdienstes ist derzeit noch nicht eingetreten. Überwiegende Gründe sprechen jedoch dafür, dass eine unmittelbare Gefahr einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes vorliegt.

Wann von einer unmittelbaren Gefahr der Unterbrechung eines Verkehrsdienstes auszugehen ist, definiert Art. 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht.

Bei der Bestimmung des Begriffs der unmittelbaren Gefahr werden zum Teil verwaltungsrechtliche Grundsätze herangezogen, wonach unter einer unmittelbaren Gefahr eine Sachlage zu verstehen ist, die bei ungehindertem Ablauf des objektiv zu erwartenden Geschehens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einer Verletzung des Schutzgutes führt (vgl. Zuck in: Ziekow/Völlink, Vergaberecht, 4. Aufl. 2020, Art. 5 VO (EG) 1370/2007, Rn. 104). Der zuständigen Behörde ist dabei ein Beurteilungsspielraum eingeräumt (vgl. Zuck aaO).

Teilweise wird in der Rechtsprechung für die Unmittelbarkeit der Gefahr im Sinne von Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 ein sehr enger zeitlicher Abstand der abhelfenden Maßnahme zum Schadenseintritt gefordert (VK Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 15.08.2019, 1 VK 2-19, Rn. 46, juris, im dort entschiedenen Fall verneint, insoweit aufgehoben von OLG Rostock, Beschluss vom 30.10.2019, 17 Verg 5/19). Ein erweiterter zeitlicher Abstand kann mit Blick auf den Zweck des Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 und die Eigenarten des ÖPNV, insbesondere des Eisenbahnwesens aber ausreichen, wenn eine rechtzeitige Abhilfe schon ab einem weiter entfernten Zeitpunkt nicht mehr möglich ist (VK Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 15.08.2019, 1 VK 2-19, Rn. 46, juris). Dies soll nach der Rechtsprechung etwa dann denkbar sein, wenn kein anderes Unternehmen aufgrund der nötigen betrieblichen und sonstigen Vorkehrungen rechtzeitig für die Erbringung der Dienstleistung zur Verfügung steht (vgl. VK Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 15.08.2019, 1 VK 2-19, Rn. 46, juris).

Da nach Ihrer Angabe lediglich die DB Regio AG als Bestandsbetreiberin über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen für die Erbringung der Interimsleistungen verfügt und zudem auf dem Markt für gebrauchte Fahrzeuge nicht ausreichend passende Fahrzeuge vorhanden sind, spricht viel dafür, dass bereits jetzt eine unmittelbare Unterbrechung des Verkehrsdienstes droht. Zudem ist die Beschaffung einer ausreichenden Zahl von Neufahrzeugen bis zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 nicht möglich.

Für das Vorliegen einer unmittelbaren Gefahr der Unterbrechung des Verkehrsdienstes würde zudem sprechen, wenn absehbar wäre, dass die DB Regio AG aufgrund fehlender Planungssicherheit ihre Bestandsfahrzeuge für den Zeitraum ab Dezember 2025 für anderweitige Leistungen vorsehen würde und diese Fahrzeuge damit nicht mehr für die Leistungen im MDSB gesichert wären.

Die unmittelbare Gefahr des Eintretens einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes im Sinne von Art. 5 Abs. 5 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 begründet sich auch daraus, dass die bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 verbleibende Zeit für die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens nicht mehr ausreicht. Denn das Vergabeverfahren für die Leistungen des Interimsjahrs darf erst ein Jahr nach der Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 begonnen werden, also bei einer Veröffentlichung noch im Januar 2024 erst im Januar 2025. Bei der Beschaffung von SPNV-Leistungen des benötigten Umfangs ist für die Durchführung des Vergabeverfahrens und die Vorbereitung der Betriebsaufnahme einschließlich

Personalrekrutierung durch das EVU ein deutlich längerer Zeitraum als zehneinhalb Monate erforderlich.

Für das Vorliegen einer unmittelbaren Gefahr der Unterbrechung ist schließlich unerheblich, auf welche Ursachen diese Gefahr zurückgeht oder wer diese Situation zu vertreten hat (vgl. Zuck in: Ziekow/Völlink, Vergaberecht, 4. Aufl. 2020, Art. 5 VO (EG) 1370/2007, Rn. 102). Es ist daher vorliegend unerheblich, ob die beteiligten Aufgabenträger die unmittelbare Gefahr der Unterbrechung des Verkehrsdienstes des MDSB durch einen früheren Beginn der Beschaffung der Interimsleistungen hätten verhindern können.

2. Art der Notmaßnahme

Nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 bestehen die Notmaßnahmen in der Direktvergabe oder einer förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Auflage, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu übernehmen.

a) Direktvergabe

Unter Direktvergabe ist nach Art. 2 lit. h VO (EG) Nr. 1370/2007 die Vergabe eines neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags an einen bestimmten Betreiber eines öffentlichen Dienstes ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu verstehen (vgl. Badenhausen-Fähnle/Hübner in: Willenbruch/Wiedekind/Hübner, Vergaberecht, 5. Auflage 2023, Art. 5 VO 1370/2007, Rn. 127).

b) Förmliche Vereinbarung über die Ausweitung eines öDA

Eine förmliche Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags liegt vor, wenn ein bestehender Verkehrsvertrag geändert wird. Unter die Formulierung „Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags“ kann insbesondere die zeitliche Verlängerung eines bestehenden Vertrags gefasst werden (aA ohne nähere Begründung OLG Rostock, Beschluss vom

30.10.2019 - 17 Verg 5/19, Rn. 66, juris). Zwar ist die Bezeichnung „Ausweitung“ in der deutschen Fassung von Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 insoweit nicht eindeutig, da darunter eine zeitliche oder inhaltliche Ausweitung verstanden werden kann. Auch die englische Fassung spricht insoweit von „to extend“, worunter sowohl eine zeitliche als auch eine inhaltliche Ausdehnung gefasst werden kann. Die französische Formulierung „prorogation“ spricht jedoch dafür, dass eine zeitliche Verlängerung bestehender Verträge gemeint ist. Denn das französische Substantiv „prorogation“ bedeutet „Verlängerung“ oder „Vertagung“ (vgl. <https://defr.dict.cc/?s=prorogation>, Abruf am 08.01.2024).

Es sind zudem keine Gründe dafür ersichtlich, weshalb nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 eine Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags zulässig sein sollte, eine Vereinbarung über eine Verlängerung eines bestehenden Verkehrsvertrags jedoch nicht.

Es handelt sich bei der Ausweitung eines bestehenden Dienstleistungsauftrags um einen gesetzlich zulässigen Fall der wesentlichen Vertragsänderung (vgl. Linke/Prieß in: Linke, VO (EG) 1370/2007 2. Auflage. 2019, Art. 5, Rn. 217).

c) Auferlegung

Eine Auflage im Sinne von Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007, die in Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/als Auferlegung bezeichnet wird, kommt nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nur als ultima ratio in Betracht, wenn eine Direktvergabe oder eine förmliche Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht möglich sind (Otting/Olgemöller/Tresselt in: Gabriel/Krohn/Neun, Handbuch Vergaberecht, 3. Auflage 2021, § 72, Rn. 54). Eine solche Situation ist vorliegend derzeit nicht ersichtlich. Sie könnte jedoch relevant werden, wenn eine Absicherung der Leistungen im Verhandlungswege nicht erreicht werden kann.

Bei der Auferlegung begründet ein belastender Verwaltungsakt der Aufgabenträger gegenüber dem EVU dessen Pflicht zur Durchführung der Verkehrsleistung (Linke/Prieß in: Linke, VO (EG) 1370/2007 2. Auflage. 2019, Art. 5, Rn. 218). Die Auferlegung führt zu einer Ausgleichsverpflichtung der Aufgabenträger gegenüber dem EVU, die sich an den Kosten des EVU für die Leistungserstellung orientiert.

3. Dauer der Notmaßnahme

Nach Art. 5 Abs. 5 Unterabs. 2 Satz 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 darf der Zeitraum, für den ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag als Notmaßnahme vergeben, ausgeweitet oder dessen Übernahme auferlegt wird, zwei Jahre nicht überschreiten. Vorliegend ist ein Übergangszeitraum von einem Jahr abzudecken.

4. Auswahlermessen

Die Auswahl des Verkehrsunternehmens für die Erbringung der Notmaßnahme liegt im Ermessen der zuständigen Behörde (vgl. Otting/Olgemöller/Tresselt in: Gabriel/Krohn/Neun, Handbuch Vergaberecht, 3. Auflage 2021, § 72, Rn. 51). Sofern lediglich die DB Regio AG als Bestandsbetreiberin über eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen für die Erbringung der Interimsleistungen verfügt und zudem auf dem Markt für gebrauchte Fahrzeuge nicht ausreichend passende Fahrzeuge vorhanden sind, kommt nur die DB Regio AG für die Erbringung der Verkehrsleistungen in Betracht.

II. Umsetzung der Notmaßnahme

a) Wahl zwischen Direktvergabe und Verlängerung des Verkehrsvertrags MDSB I

Verhandlungstaktische Gesichtspunkte sprechen für, dass eine Verlängerung des VV MDSB-I und gegen eine Direktvergabe eines neuen Verkehrsvertrags auf neuer vertraglicher Grundlage. Denn bei einer Vertragsverlängerung wird die DB Regio AG ausschließlich um ein Angebot für die Leistungserbringung mit einem angepassten Fahrplan gebeten, ohne dass wesentliche Regelungen des VV MDSB-I, beispielsweise das Fahrgeld-Einnahmenrisiko oder Abzugsregelungen zur Disposition gestellt werden. Es besteht dann ein größerer Argumentationsaufwand der DB Regio AG, um Änderungen des Vertrags durchzusetzen, als bei Verhandlungen über einen neuen Verkehrsvertrag.

b) Überkompensationskontrolle

Für die Vergütung der Leistungen im Interimszeitraum ist sicherzustellen, dass diese nach den Bestimmungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 berechnet wird, sodass eine Überkompensation der DB Regio AG ausgeschlossen wird. Hierzu sollten Regelungen in den Verkehrsvertrag aufgenommen werden.

Nach Art. 6 Abs. 1 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 unterliegt jede wie auch immer beschaffene Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der nicht gemäß Artikel 5 Absatz 1, Absatz 3 oder Absatz 3b vergeben wurde oder im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift steht, über Art. 4 hinaus den Bestimmungen des Anhangs.

Nach Ziffer 1 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 sind Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß Artikel 5 Absatz 5 nach den Regeln dieses Anhangs zu berechnen.

Die Ausgleichsleistung darf nach Ziffer 2 Satz 1 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht.

Nach Ziffer 2 Satz 1 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 werden die Auswirkungen beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre.

Es ist in der Literatur umstritten, zu welchem Zeitpunkt die Überkompensationskontrolle nach den Regelungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen muss; in Betracht kommt insoweit eine Prüfung vor Beginn der Leistungserstellung (ex ante) oder nach der Leistungserstellung (ex post) bzw. zu beiden Zeitpunkten (vgl. dazu Linke/Lübbig in: Linke, VO (EG) 1370/2007, 2. Auflage, 2019, Anhang, Rn. 20b). Nach diesseitiger Kenntnis wird die Prüfung in der Praxis überwiegend vor Beginn der Leistungserstellung durchgeführt.

Für die Durchführung der Überkompensationskontrolle hat sich in der Praxis ein Verfahren etabliert, bei dem ein Wirtschaftsprüfungsbüro die Übereinstimmung der Vergütung mit dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 überprüft (vgl. auch Linke/Lübbig in: Linke, VO (EG) 1370/2007, 2. Auflage, 2019, Anhang, Rn. 21), wobei häufig die Aufgabenträger keine Einsicht in die zugrundeliegenden Unternehmensdaten und Daten der Kalkulation erhalten, sondern nur eine Zusammenfassung und einen Bestätigungsvermerk.

Sofern abweichend von den Regelungen des VV MDSB-I eine Anpassung von Minderungsregelungen oder eine Übernahme von des Einnahmerisikos für Fahrgeldeinnahmen durch die Aufgabenträger erfolgen soll, sind im Grundsatz auch die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Risiken des EVU in die Überkompensationskontrolle einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas Stockmann
– Rechtsanwalt –

digitale Kopie ZVNL



TOP 10
Sonstiges