Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/6393

Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

An den
Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Christopher Vogt, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

5. Juli 2016

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die verkehrspolitischen Sprecher aller Fraktionen wurden bereits mehrfach in den Sitzungen des verkehrspolitischen Beirats der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) über den Stand des nächsten Ausschreibungsverfahrens im Schienenpersonennahverkehr (Netz Ost) informiert.

Die Ziele sind, weiterhin eine hohe Qualität für die Fahrgäste und günstige Preise für das Land zu erreichen. Erreicht werden können diese Ziele insbesondere durch eine hohe Wettbewerbsintensität.

Um eine hohe Wettbewerbsintensität zu erreichen, müssen die Betriebs- und Finanzierungsrisiken sowie die Größe der zu vergebenden Lose handhabbar sein. Außerdem müssen für alle Verkehrsunternehmen gleichwertige Ausgangsbedingungen geschaffen werden.

Es bietet sich an, das Netz Ost in drei Lose zu unterteilen:
S-Bahn-Vorlauf:
Hamburg – Ahrensburg – Bargteheide - Bad Oldesloe
Elektronetz:
Hamburg – Lübeck - Travemünde
Lübeck – Neustadt – Puttgarden
Dieselnetz:
Kiel – Lübeck – Lüneburg

Für das Los „S-Bahn-Vorlauf“ werden für die Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme der S4 drei Varianten geprüft. Dabei berücksichtigen alle Varianten auch den Fall, dass die S4 nicht realisiert werden sollte.

1. Einsatz von S-Bahnfahrzeugen
Der Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Hamburg GmbH sieht eine Bestelloption von Zweisystemfahrzeugen für die S4 vor. Es wird geprüft, diese Fahrzeuge dem zukünftigen Betreiber bereit zu stellen.

2. Einsatz von Gebrauchtfahrzeugen
Es laufen Gespräche mit der DB Regio AG, die derzeit auf der Strecke eingesetzten Doppelstockwagen einem zukünftigen Betreiber bereit zu stellen.

3. Einsatz von Neufahrzeugen mit Restwertgarantie
Sollten die anderen Varianten scheitern, müsste der zukünftige Betreiber neue Fahrzeuge beschaffen und diese bei Realisierung der S4 verkaufen bzw. in einer anderen Region einsetzen.

In Abhängigkeit vom Ausgang der laufenden Prüfungen soll die Verkehrsleistung separat vergeben werden (Varianten 1 und 2) oder in das Elektronetz Ost integriert werden (Variante 3).

Die Beschaffung von Doppelstockzügen für das Los „Elektronetz" weist keine besonderen Herausforderungen auf. Es besteht auch ausreichend Wettbewerb unter den Fahrzeugherstellern. Die Fahrzeuge können konventionell über das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beschafft werden.

Anders sieht es im Los „Dieselnetz" aus. Der Dieseltriebwagen der Firma Alstom ist derzeit das einzig in Frage kommende Fahrzeug. Die Monopolstellung des Anbieters birgt die Gefahr, dass die Fahrzeuganschaffungskosten überproportional steigen werden. Es sollten daher seitens des Landes Anreize gesetzt werden, um drei Ziele zu erreichen:
a) Mehrere Fahrzeuge/Hersteller am Markt, d. h. (Fort-) Entwicklung von Dieselfahrzeugen durch weitere Hersteller neben Alstom.
b) Beschaffung von Fahrzeugen, die hinsichtlich Energieeffizienz und Antriebstechniken über den heutigen technischen Standard hinausgehen und/oder eine spätere Umrüstung der Fahrzeuge auf neue Antriebstechniken bzw. E-Traktion ermöglichen.
c) Insgesamt möglichst günstige Herstellungs- und Betriebskosten.

Die NAH.SH hat Gespräche mit mehreren Fahrzeugherstellern geführt. Einige Hersteller sind motiviert, ein Fahrzeug mit innovativer Antriebstechnik zu entwickeln und halten eine Realisierung und Zulassung rechtzeitig zur Betriebsaufnahme für realistisch. Ferner sind die Fahrzeughersteller bereit, Verantwortung für die gesamte Lebenszeit des Fahrzeugs zu übernehmen (Herstellerinstandhaltung). Dadurch könnten die Risiken für die Verkehrsunternehmen und das Land minimiert werden und die Hersteller hätten einen hohen finanziellen Anreiz, die Lebenszykluskosten zu minimieren und ein qualitativ hochwertiges und zuverlässiges Fahrzeug zu entwickeln. Herstellergespräche mit Einbindung des Engineerings und verbindliche Zusagen sind allerdings nur in einem formalen Vergabeverfahren möglich.

Die oben genannten Ziele kann man mit einer konventionellen Ausschreibung (Beschaffung von Fahrzeugen durch das jeweilige Unternehmen) vermutlich nicht erreichen. Da die Verkehrsunternehmen jeweils nur den Fahrzeugbedarf für ihr entsprechendes Los bestellen, ist das jeweilige Finanzvolumen nicht ausreichend, um bei den Herstellern den Anreiz auszulösen, neue Fahrzeuge zu entwickeln.

Um den Wettbewerb zwischen den Herstellern und die Fortentwicklung von Fahrzeugkonzepten zu fördern, sollte eine zentrale Beschaffung für die Netze Nord und Ost erfolgen. Ein großes Auftragsvolumen von etwa 50 Fahrzeugen eröffnet die Möglichkeit, mehrere

Fahrzeughersteller für Verhandlungen bis hin zur Angebotsabgabe über die Entwicklung und Lieferung eines innovativen Fahrzeuges zu gewinnen.

Nach Aussage der NAH.SH müsste eine konventionelle Ausschreibung Ende 2017 starten, damit rechtzeitig zum Betriebsstart in 2021 die Fahrzeuge ausgeliefert sind. Daher sollte die Zeit bis dahin genutzt werden, um die zentrale Beschaffung zu konkretisieren und damit belastbarere Zahlen für diese Variante ermitteln zu können.

Nach einer ersten Phase des Fahrzeugvergabeverfahrens sollen im 2. Quartal 2017 indikative Angebote vorliegen. Auf dieser Basis kann das Land dann im Sommer 2017 die verbindlichen Vergabeunterlagen einschließlich der Mindestanforderungen an die Fahrzeuge definieren (Anforderungen an Antriebstechnik, Fahrzeugausstattung, Zeitpläne, Haftung, Instandhaltung etc.).

Erst nach Festlegung dieser Mindestanforderungen werden die Hersteller aufgefordert, rechtsverbindliche Angebote abzugeben. Sofern die Hersteller die Mindestanforderungen des Landes nicht erfüllen, bestehen keinerlei Verpflichtungen des Landes gegenüber den Herstellern hinsichtlich Kostenerstattung oder Schadensersatz. Ebenso kann das Land bei Unwirtschaftlichkeit der Angebote das Vergabeverfahren aufheben.

Parallel zum Fahrzeugvergabeverfahren beabsichtigt die NAH.SH (in Abstimmung mit dem Finanzministerium) verschiedene Finanzierungsmodelle zu entwickeln, die nicht auf die Verschuldung des Landes anzurechnen sind. Möglich erscheinen insbesondere Leasing oder Finanzierung durch den Fahrzeughersteller.

Sollten für die Fahrzeuge oder für die Finanzierung keine technisch und wirtschaftlich geeigneten und belastbaren Angebote vorliegen, könnte das Land das Fahrzeugvergabeverfahren aufheben und die Verkehrsleistung klassisch vergeben. Als Rückfallebene wäre grundsätzlich auch eine Verlängerung des laufenden Verkehrsvertrags bis 2022 möglich, so dass bei Bedarf mehr Zeit für die Fahrzeuglieferung bzw. für eine klassische Vergabe gewonnen werden könnte. Bei Aufhebung des Verfahrens würden die Verkehrsleistungen dann ab Oktober 2017 konventionell vergeben werden.

Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte dem Eckpunktepapier „SPNV-Vergabeverfahren Elektronetz Ost“ (Anlage 1) und dem Eckpunktepapier „Vergabeverfahren Netz Ost und Netz Nord zur Auswahl innovativer Fahrzeuge“ (Anlage 2).

Mit freundlichen Grüßen

R. Meyer

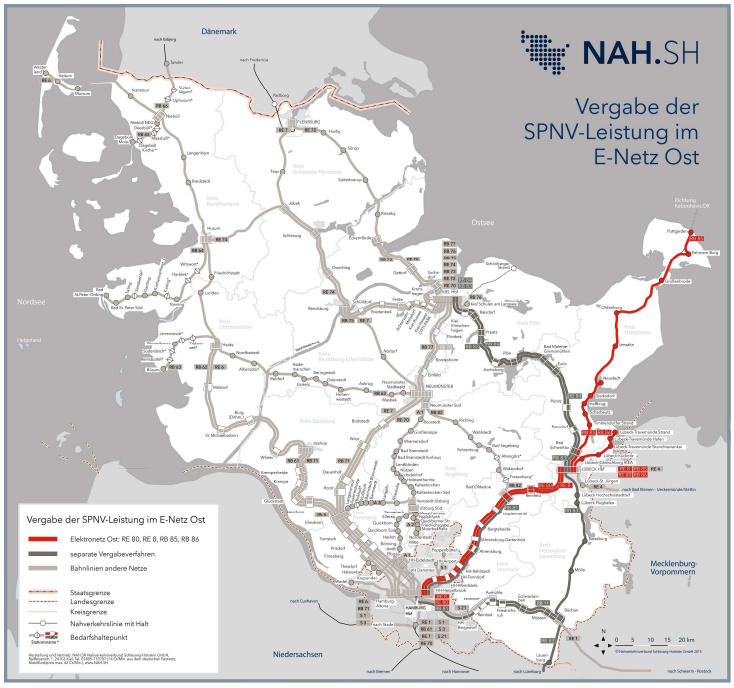
Reinhard Meyer

1 Gegenstand des Vergabeverfahrens

Im Rahmen des Vergabeverfahrens ‚Elektronetz Ost' soll für den Zeitraum Dezember 2021 bis 2034 die Erbringung der SPNV-Leistungen auf den folgenden Linien neu vergeben werden:

- RE 8/80 Lübeck – Hamburg
- RB 85 Puttgarden – Lübeck und
- RB 86 Travemünde Strand – Lübeck.

Die übrigen Verkehrsleistungen des heutigen ‚Netz Ost', das von der DB Regionalbahn Schleswig-Holstein betrieben wird, sollen in separaten Vergabeverfahren ausgeschrieben werden. So sollen die Leistungen zwischen Hamburg und Büchen in das Netz Ostseeküste integriert werden, welches bereits heute die Leistungen des RE 1 Hamburg – Schwerin – Rostock beinhaltet. Für die nichtelektrifizierten Strecken der Netze Ost und Nord ist die Beschaffung von Fahrzeugen mit innovativer Antriebstechnik geplant (vgl. separates Eckpunktepapier). Die Vergabe der Verkehrsleistung soll dann nachgelagert erfolgen. Die Verkehrsleistung der RB 81 Bad Oldesloe – Hamburg, die zukünftig in die S4 aufgehen soll, ist voraussichtlich nicht Bestandteil dieses Vergabeverfahrens.[1]



[1] Für die Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme der S4 werden für die RB 81 drei Varianten geprüft:

a) Einsatz von S-Bahnfahrzeugen auf der RB 81
Der Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Hamburg GmbH sieht eine Bestelloption von Zweisystemfahrzeugen für die S4 vor. Es wird geprüft, diese Fahrzeuge dem zukünftigen Betreiber der RB 81 bereit zu stellen.

b) Einsatz von Gebrauchtfahrzeugen
Es laufen Gespräche mit der DB Regio AG, die derzeit auf der RB 81 eingesetzten Doppelstockwagen einem zukünftigen Betreiber bereit zu stellen. Es ist ungewiss, ob die DB Regio AG Konditionen anbieten wird, die für andere Bieter akzeptabel sind.

c) Einsatz von Neufahrzeugen mit Restwertgarantie
Sollten die anderen Varianten scheitern, müsste der zukünftige Betreiber der RB 81 neue Fahrzeuge beschaffen und diese bei Realisierung der S4 verkaufen bzw. in einer anderen Region einsetzen. Chancen und Risiken dieses Verkaufs müsste das Land Schleswig-Holstein tragen, um einen Wettbewerb um die Verkehrsleistung zu ermöglichen.

In Abhängigkeit vom Ausgang der laufenden Prüfungen soll die Verkehrsleistung der RB 81/ Vorlaufbetrieb S4 separat vergeben werden (Varianten a und b) oder in das Elektronetz Ost integriert werden (Variante c).

2 Angebotsänderungen

Der Fahrplan des auszuschreibenden Verkehrsvertrages entspricht weitgehend dem status quo, so dass der Angebotsumfang knapp 3 Mio. Nutz-km p. a. beträgt. Darüber hinaus können zu definierten Konditionen Fahrplanausweitungen hinzubestellt werden.

Gegenüber dem heutigen Fahrplanangebot soll der Halbstundentakt zwischen Lübeck und Hamburg zukünftig auch an Wochenenden sowie abends angeboten werden. Auch zusätzliche Spätverkehre sind vorgesehen. Die RE-Züge sollen zukünftig täglich von Hamburg Hbf. über Lübeck Hbf. bis nach Travemünde Strand durchgebunden werden, an den Sommerwochenenden sogar im Halbstundentakt. Zur Optimierung von Sitzplatzkapazitäten und Betriebskosten sollen dabei zwischen Travemünde Strand und Lübeck Hbf. ein Zugteil und zwischen Lübeck Hbf. und Hamburg Hbf. zwei Zugteile eingesetzt werden.

Der geplante Fertigstellungstermin der FFBQ-Hinterlandanbindung und der damit verbundenen Elektrifizierung der Strecke Puttgarden – Lübeck fällt in die Laufzeit des zukünftigen Verkehrsvertrags. Daher muss der Verkehrsvertrag sowohl Regelungen für die Zeit vor der Elektrifizierung als auch für die Zeit danach enthalten. Für die Zeit vor der Elektrifizierung sollen je nach Verfügbarkeit gebrauchte, barrierefreie Dieseltriebwagen eingesetzt werden. Das Fahrplanangebot entspricht dabei dem status quo, wobei die Durchbindung einzelner Fahrten von Hamburg bis Puttgarden an Sommerwochenenden nicht mehr möglich ist.

Sobald die Strecke Lübeck – Puttgarden elektrifiziert ist, sollen die RE-Züge von Hamburg über Lübeck bis nach Neustadt durchgebunden werden. Dabei ist vorgesehen, dass die Züge in Lübeck flügeln und jeweils ein Zugteil nach Travemünde Strand bzw. nach Neustadt weiterfährt.

Für den Betrieb der Strecke nördlich von Neustadt ist der Einsatz von Doppelstocktriebwagen wirtschaftlich nicht darstellbar, weil die zu erwartenden Fahrgastzahlen zu gering sind. Eine Durchbindung der dortigen Regionalbahn bis nach Hamburg ist daher nicht möglich. Stattdessen wird angestrebt, einen zweistündigen, durchgängigen Nahverkehr zwischen Lübeck und Nykøbing in Dänemark zu realisieren. Aufgrund der dafür erforderlichen Mehrsystemfähigkeit sowie der zu erwartenden langwierigen und teuren Fahrzeugzulassungen für den Fehmarnbelttunnel sowie für das dänische Schienennetz kommt als Betreiber für diese Leistung jedoch nur die Dänische Staatsbahn (DSB) infrage, deren Züge über entsprechende Zulassungen verfügen werden. Es ist daher geplant, Verhandlungen mit der DSB aufzunehmen. Sollten diese Verhandlungen scheitern oder die Durchbindung nach Dänemark nicht finanzierbar sein, ist die Bedienung der Strecke Puttgarden – Lübeck bis zum Ende des Verkehrsvertrags mit den zuvor dort eingesetzten, gebrauchten Dieseltriebwagen möglich.[2] Ergänzend wird davon ausgegangen, dass die Relation Hamburg – Kopenhagen durch einen schnellen, umsteigefreien Fernverkehr bedient wird.

Auch unabhängig von den oben genannten Fahrplanänderungen sieht der Verkehrsvertrag allgemeine Zu- und Abbestellrechte des Landes vor, so dass bei einem günstigen Angebot auch weitere Leistungsausweitungen beauftragt werden können.

[2] Ggf. ist eine Nachrüstung auf ETCS erforderlich.

3 Art des Vergabeverfahrens und Formalia

Das Land Schleswig-Holstein handelt in dem Vertrag federführend auch für Hamburg. Die Vergabe soll internetbasiert als öffentliche Ausschreibung erfolgen. Die Angebote werden über das Vergabekriterium ‚Preis' anhand eines vorgegebenen Bewertungsschemas bewertet. Die Qualitätsstandards werden durch die Vergabestelle für alle Bieter fest vorgegeben und müssen daher nicht gesondert bewertet werden.

Die Verkehrsleistung wird als Nettovertrag mit Erlöskalibrierung vergeben. Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage liegt dabei innerhalb eines vom Land vorgegebenen Korridors im Risikobereich des Verkehrsunternehmens. Diese Aufteilung des Erlösrisikos schafft Anreize für das Verkehrsunternehmen, durch eine gute Leistung und Kommunikation neue Fahrgäste zu gewinnen. Gleichzeitig versetzt sie die Bieter in die Lage, insbesondere die anfänglichen Erlöse ohne Risikoaufschläge zu kalkulieren. Das EVU erhält definierte Exklusivität in Bezug auf vom Land bestellte Verkehre. Dies ist in einem Netto-Vertrag als eine zentrale Kalkulationsbasis für die Bieter erforderlich. Anderenfalls müssten die Bieter hohe Risikoaufschläge für ggf. vom Land bestellte Konkurrenzangebote einpreisen.

Für die Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter ist geplant, entsprechend den Vorgaben des neuen Vergaberechts einen Betriebsübergang anzuordnen. Ferner sind die Bieter gemäß Tariftreue- und Vergabegesetz verpflichtet, einen repräsentativen Tarifvertrag anzuwenden.

4 Fahrzeuge, Service und Qualität

Es wird der Einsatz von neuen, barrierefreien, elektrisch angetriebenen Doppelstocktriebwagen vorgegeben. Analog zum Vergabeverfahren Netz Mitte bietet das Land den EVU eine Wiedereinsatzgarantie für diese Fahrzeuge an, damit die Bieter keine teuren Wiedereinsatzrisiken in ihre Angebote einpreisen müssen. Ferner wird eine Kapitaldienstgarantie angeboten, um die Finanzierungskonditionen der Bieter weiter zu verbessern und somit den Angebotspreis zu senken.

Für die Fahrzeuge werden unter anderem folgende Ausstattungsmerkmale fest vorgegeben:

- rollstuhlgerechte Toiletten (wie in Netz Mitte Standard „Rheingau", geht über Anforderungen der TSI PRM hinaus)
- Mehrzweckbereiche für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder
- Kostenfreies WLAN
- Möglichkeit der Videoaufzeichnung (Auswertung nur anlassbezogen, automatisches Löschen nach 72h)[3]
- Reservierungssystem
- Monitore zur Anzeige von Echtzeitinformationen
- Steckdosen in 1. und 2. Klasse

[3] Nach Einschätzung der NAH.SH ist eine Videoaufzeichnung im Hamburger Umland eine angemessene und sinnvolle Maßnahme zur Steigerung der objektiven und subjektiven Sicherheit in den Zügen. Daher wird eine Videoaufzeichnung auf den Linien RB 81 und RE 8/80 empfohlen. Für die übrigen Linien der Netze Ost und Nord wird eine Videoaufzeichnung nicht empfohlen.

Ein Catering wird aufgrund der hohen jährlichen Kosten sowie der vergleichbar kurzen Reisezeit zwischen Lübeck und Hamburg nicht vorgegeben.[4] Die Ausrüstung von Handy-Repeatern wird aufgrund der dafür erforderlichen Investitionen ebenfalls nicht vorgegeben. Da bereits die Vorhaltung von WLAN vorgegeben ist, sind Repeater nicht zwingend erforderlich. Die Zugbegleitquote beträgt in den Doppelstocktriebwagen 100% je Zugteil.

Bis zur Fertigstellung der FBQ-Hinterlandanbindung und der damit verbundenen Elektrifizierung sollen auf der RB 85 Puttgarden – Lübeck gebrauchte, barrierefreie Dieseltriebwagen eingesetzt werden. WLAN, Videoaufzeichnung und Reservierungssystem werden für diese Fahrzeuge nicht vorgegeben. Die Zugbegleitung entspricht dort mit 20% tagsüber und 100% nach 20 Uhr dem landesweiten Standard für vergleichbare Strecken. Eine spätere Erhöhung der Zugbegleitquote ist möglich.

Für alle Veröffentlichungen, Werbemaßnahmen sowie für die Innen- und Außengestaltung der Fahrzeuge gelten die CD-Richtlinien des schleswig-holsteinischen Nahverkehrs.

Es gelten die landesweit üblichen Standards für die Qualität von Zügen, Ersatzverkehr und NAH.SH-Garantie. Zur Überwachung der erbrachten Qualität gilt das landesweit etablierte Qualitätsmanagementsystem (QMS) mit Befragungen zur Kundenzufriedenheit und verdeckten Tests durch einen unabhängigen Gutachter, welches den EVU Anreize für eine hohe Betriebsqualität setzt.

Das EVU ist verpflichtet, den SH-Tarif, den HVV-Tarif sowie den bundesweiten Tarif anzuerkennen. Neben der Sicherstellung des Vertriebs mit Fahrkartenautomaten ist das EVU verpflichtet, in einigen Kommunen entlang der Strecken Kundenzentren vorzuhalten, in denen neben einem personenbedienten Vertrieb auch Service und Beratung zur Nahverkehrsnutzung angeboten werden. Ferner ist das EVU verpflichtet, an den stationären Fahrkartenautomaten einen WLAN-Zugang einzurichten.

Das EVU ist verpflichtet, den landesweiten Fahrgastbeirat zu unterstützen und mit den anerkannten Behindertenverbänden zusammen zu arbeiten. In diesem Zusammenhang ist es auch verpflichtet, am „Runden Tisch Mobilitätsbehinderter Fahrgäste“ teilzunehmen, ein Programm zur Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu erstellen und die eigenen Mitarbeiter im Umgang mit mobilitätsbehinderten Fahrgästen zu schulen.

NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
Kiel, 9.6.2016

[4] Die Reisezeit zwischen Lübeck und Hamburg beträgt nur ca. 45 Minuten im Vergleich zu ca. 3 Stunden zwischen Westerland und Hamburg.

1 Ausgangslage und Zielsetzung

In Schleswig-Holstein stehen die Netze ‚Ost' und ‚Nord' als die nächsten Netze zur erneuten Vergabe an (Betriebsaufnahmen 2019/2021 oder 2021/2023 auf Basis von Verlängerungsoptionen). Das Netz Ost hat einen hohen Anteil dieselbetriebener Linien, das Netz Nord hat ausschließlich solche Linien.

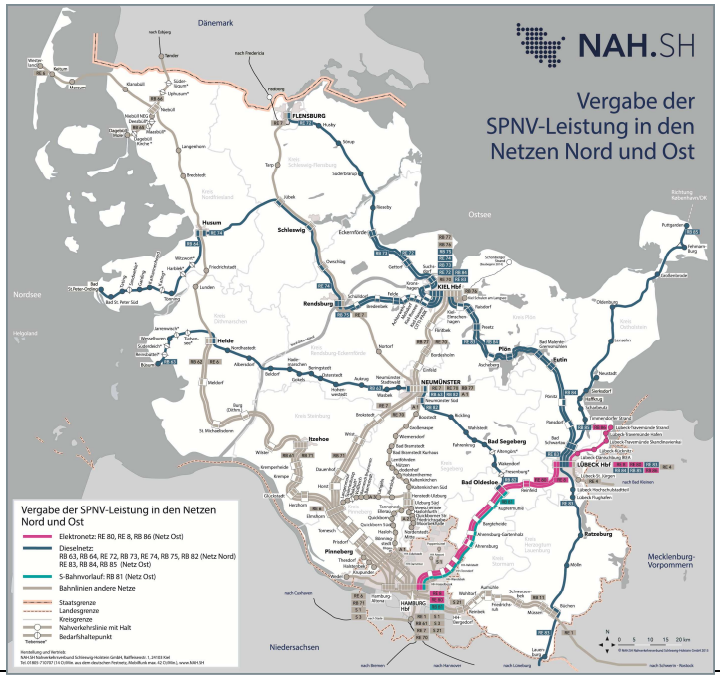
Nach aktuell absehbarer Marktlage verfügt derzeit nur ein Fahrzeughersteller über ein einsetzbares Fahrzeug (Alstom, LINT) für nicht-elektrifizierte Strecken. Um bei den genannten Vergaben eine hohe Wettbewerbsintensität für SPNV-Leistung zu erreichen, wird es erforderlich sein, Kapitaldienst- und Wiedereinsatzgarantien für die Fahrzeugfinanzierung anzubieten. Das heißt Fahrzeuge, die in diesem Rahmen für den Einsatz in Schleswig-Holstein ab etwa 2020 beschafft werden, sind voraussichtlich noch mindestens bis Mitte der 2040er Jahre einzusetzen.

Für die genannten Vergaben, ist es Ziel des Landes, eine hohe Wettbewerbsintensität sowohl bei den Fahrzeuglieferung zu schaffen, als auch bei der SPNV-Leistung. Gleichzeitig sind im Hinblick auf die lange Einsatzdauer Fahrzeuge auszuwählen, die hinsichtlich Energieeffizienz und Antriebstechniken über den heutigen technischen Standard hinausgehen und/oder eine spätere Umrüstung der Fahrzeuge auf neue Antriebstechniken bzw. E-Traktion ermöglichen.

Um Wettbewerb zwischen den Herstellern und die Fortentwicklung von Fahrzeugkonzepten zu fördern, plant das Land die zentrale Beschaffung von Fahrzeugen für die auslaufenden Verkehrsverträge in Netz Nord und Ost. Das große Auftragsvolumen von etwa 50 Fahrzeugen eröffnet die Möglichkeit, mehrere Fahrzeughersteller für Verhandlungen bis hin zur Angebotsabgabe über die Entwicklung und Lieferung eines innovativen Fahrzeuges zu gewinnen.

Mit der zentralen Beschaffung eines innovativen Fahrzeuges könnte Schleswig-Holstein die Entwicklung eines neuen Fahrzeugtyps für den deutschen Markt anstoßen, der Elektromobilität auf nicht elektrifizierten Strecken ermöglicht und somit dazu beiträgt, dass die - zuletzt durch das Klimaschutzabkommen von Paris erneuerten - Klimaziele erreicht werden können. Politik kann an dieser Stelle durch eine vorausschauende Innovationsstrategie wirksame Akzente setzen. Dies würde sich nahtlos in die Strategien des Landes zur Stärkung Erneuerbarer Energien einpassen (z.B. Energiestrategie der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein „NEW 4.0").

2 Gegenstand des Vergabeverfahrens



In einem Vergabeverfahren vor der Ausschreibung der Verkehrsleistung für vorwiegend nicht-elektrifizierte Streckenabschnitte sollen innovative Fahrzeuge für die Verkehre ab Dezember 2021 in Netz Ost und Dezember 2023 in Netz Nord ausgewählt werden.

Die Fahrzeuge sollen über deren wirtschaftlichen Lebensdauer von 25 bis 30 Jahren auf den Strecken zum Einsatz kommen. Der Hersteller soll neben der Auslieferung der Fahrzeuge auch langfristig für die Instandhaltung der Fahrzeuge und ggf. für die Beistellung neuer Ladeinfrastruktur (z.B. für Was-

serstoff oder Batterien) verantwortlich sein. Vorgespräche mit den Herstellern Alstom, Stadler, Siemens, Bombardier, CAF und Vossloh Kiepe haben ergeben, dass die Resonanz zum angedachten Verfahren und dem Vertragsmodell grundsätzlich positiv ist und es Bestrebungen für innovative Fahrzeugkonzepte gibt.

Die Vergabe der Verkehrsleistung in Netz Nord und Ost soll nachgelagert erfolgen und die Fahrzeuge werden den Verkehrsunternehmen beigestellt. Auf folgenden Strecken sollen die Fahrzeuge zum Einsatz kommen:

Netz Ost:

RE 83: Kiel Hbf – Lübeck Hbf – Lüneburg	aktuell 3,5 Mio. Zug-km/a
RB 84: Kiel Hbf – Lübeck Hbf	
RB 76: Kiel Hbf – Schönberger Strand	

Netz Nord:

RB 63: Büsum – Neumünster	aktuell 5,6 Mio. Zug-km/a
RB82: Neumünster – Bad Oldesloe	
RE 74: Husum – Kiel Hbf	
RB 75: Rendsburg – Kiel Hbf	
RB 64: Bad St. Peter-Ording – Husum	
RE72: Flensburg – Kiel Hbf	
RB 73: Eckernförde – Kiel Hbf	

3 Art des Vergabeverfahrens und Zeitplanung

Die Vergabe soll als Verhandlungsverfahren erfolgen, um die konkreten Entwicklungspotentiale der Fahrzeuge und den Zeithorizont zur Entwicklung, Zulassung und Inbetriebnahme zu klären. Die Ausgestaltung der Antriebsanlagen der Fahrzeuge einschließlich der dazu jeweils erforderlichen Ladeinfrastruktur ist Gegenstand der ersten Stufe der Verhandlungen. Die Konkretisierung und Ausgestaltung von Werkliefer- und Instandhaltungsvertrag ist Gegenstand der zweiten Stufe der Verhandlungen. Auf Basis der Verhandlungen sollen die Hersteller erste indikative Angebote einreichen.

Die Finanzierung der Fahrzeuge könnte entweder über eine Fahrzeugpoolgesellschaft des Landes oder durch eine private Leasinggesellschaft erfolgen. Die Ergebnisse aus den Finanzierungsgesprächen sollen in eine abschließende Verhandlungsrunde mit den Herstellern einfließen, in denen auch weitere Optimierungspotenziale auf Basis der indikativen Angebote besprochen werden.

Die Bezuschlagung erfolgt auf das wirtschaftlichste Angebot unter Beachtung der Lebenszykluskosten und einem Bonus für Emissionsminderungen. Neben den Investitions- und Betriebskosten werden Wertungsboni beispielsweise für weitere Ausstattungsmerkmale ebenfalls preislich anhand eines vorgegebenen Schemas bewertet. Die NAH.SH behält sich vor, das Vergabeverfahren vorzeitig aufzuheben, wenn sich abzeichnet, dass kein geeignetes technisches oder wirtschaftliches Angebot eingehen wird oder wenn keine Finanzierung gefunden werden kann. Bei Aufhebung des Verfahrens würden die Verkehrsleistungen auf den Strecken konventionell vergeben werden (mit Beschaffung klassischer Dieselfahrzeuge durch das jeweilige E-VU). Bei einer Aufhebung des Verfahrens im Sommer bis spätestens Ende September 2017 könnte die Verkehrsleistung noch rechtzeitig für die Inbetriebnahme der ersten Dieselstrecken in 2021 vergeben werden, da die Auslieferung von klassischen Dieselfahrzeugen weniger Vorlauf benötigt.

Folgender Zeitplan des Vergabeverfahrens ist angedacht:

- Bekanntmachung im EU-Amtsblatt Ende Juli/Anfang August 2016
- Verhandlungen schrittweise vom 3. Quartal 2016 bis 1. Quartal 2017
- Veröffentlichung aktualisierter Vergabeunterlagen auf Basis der Verhandlungen
- Abgabe und Auswertung indikativer Angebote im 2. Quartal 2017 und Mitteilung Verhandlungsbedarf
- Weitere Verhandlungsrunde und Überarbeitung Unterlagen zur Optimierung Preis-Leistung
- Abgabe und Auswertung finaler Angebote bis Ende September 2017
- Befassung Ausschüsse, Information an unterlegene Bieter und Zuschlag Anfang November 2017
- Vergabe Verkehrsleistungen für nicht elektrifizierte Strecken in Netz Ost und Netz Nord ab Anfang Januar 2018
- Inbetriebnahme auf nicht-elektrifizierten Strecken Netz Ost im Dezember 2021 sowie Inbetriebnahme der Strecken in Netz Nord im Dezember 2023

4 Fahrzeugkonzept

Auf den Abschnitten Kiel – Lübeck und Lübeck – Lüneburg werden 21 Fahrzeuge zzgl. Reserve benötigt. Hiervon nicht umfasst ist der Fahrzeugbedarf für die Strecke Lübeck – Neustadt/Puttgarden, da im Zuge der Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung während der Laufzeit des Verkehrsvertrages die Elektrifizierung der Strecke vorgesehen ist. In Netz Nord werden insgesamt 24 Fahrzeuge benötigt. Der Fahrzeugbedarf für die Reaktivierung zum Schönberger Strand beläuft sich auf zusätzlich 2 Fahrzeuge.

Damit beläuft sich der gesamte Fahrzeugbedarf einschließlich Reserve auf ca. 52 Fahrzeuge (Berechnungsgrundlage ist die heutige Fahrzeuggröße mit 125 Sitzplätzen) zuzüglich weiterer Kapazitäten für mögliche Angebotsausweitungen und Nachfragesteigerungen.

Im Verfahren wird ein Fahrzeug mit elektrischem Antriebsstrang und Energieversorgung aus Traktionsbatterien und Nachladung der Batterien durch Wandlung mitgeführter Kraftstoffe (bei-

spielsweise Wasserstoff, synthetischer Kraftstoff, Erdgas) oder über Ladestellen zugelassen. Als Interimslösung soll auch ein Fahrzeug mit klassischem Verbrennungsmotor in Kombination mit Energiespeicher (zur Rückspeisung der Bremsenergie) zugelassen sein. Zudem soll darüber verhandelt werden, ob die Hersteller zusätzlich ein elektrisches Fahrzeug oder die Umrüstbarkeit auf E-Traktion mit anbieten können, um bei einer weitergehenden Elektrifizierung von Strecken die Fahrzeuge weiter einsetzen zu können. Die konkreten Entwicklungspotenziale sollen im Verfahren mit den Herstellern austariert werden.

Der Fahrzeuginnenraum soll funktional gestaltet sein und die Interessen verschiedener Nutzergruppen unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Kunden erfüllen. In jedem Fahrzeug gibt es Mehrzweckbereiche für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder. Eine Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN und Steckdosen in der 1. Und 2. Klasse wird vorgegeben. Es sollten keine Videoaufzeichnungen in den Fahrzeugen erfolgen. Es wird zudem mit den Herstellern darüber verhandelt, ob als rollstuhlgerechtes WC die sogenannte „Rheingautoilette“ eingebaut werden kann, welche über die Anforderungen der TSI PRM Norm hinausgeht. Zudem wären größere Sitzabständen als in den derzeit zum Einsatz kommenden LINT-Fahrzeugen wünschenswert. Vor dem Hintergrund neuer Antriebssysteme wird mit dem Hersteller ebenfalls über den Hilfsbetriebeverbrauch verhandelt (Dimensionierung der Klimatisierung/Heizung, Anzahl zeitgleich nutzbarer Steckdosen).

Aus den Vorgesprächen hat sich ergeben, dass der Zeitplan zur Beschaffung solcher neuartigen Fahrzeuge bis zur Inbetriebnahme der ersten Teilflotte in 2021 ambitioniert, jedoch nicht unmöglich ist.

NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
Kiel, 02.6.2016