

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

Minister

Vorsitzenden des
Finanzausschusses des Schleswig-Hol-
steinischen Landtages
Herrn Lars Harms, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/44

Vorsitzenden des
Wirtschaftsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

nachrichtlich:

Frau Präsidentin
des Landesrechnungshofs
Schleswig-Holstein
Dr. Gaby Schäfer
Berliner Platz 2
24103 Kiel

über das
Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

13. Juli 2022

Start des Vergabeverfahrens im Netz Ostsee-Alster (OSTA)

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Harms,
sehr geehrter Herr Vorsitzender Claussen,

ich wende mich bezüglich der Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Hamburg – Büchen – (Schwerin – Rostock) („RE 1“, bisher Netz Ostseeküste) und der Strecke Lübeck – Schwerin/Rostock (bisher Bad Kleinen) (RE 2/4, bisher Netz Ost-West) an Sie, für die der Start eines Vergabeverfahrens im Juli 2022 vorgesehen ist. Die Linien werden zukünftig im Netz Ostsee-Alster zusammengefasst.

Die betreffenden SPNV-Leistungen durchqueren die Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Länderübergreifende Vergabeprojekte dieser Art werden jeweils in Federführung eines der Länder durchgeführt. Im Netz Ostsee-Alster ist dies aufgrund der mehrheitlichen Anteilsverhältnisse das Land Mecklenburg-Vorpommern, vertreten durch die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV).

Im Einzelnen sind die wesentlichen Eckpunkte zu beiden Linien dargestellt.

RE 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock

Die VMV, NAH.SH und die Freie und Hansestadt Hamburg hatten sich vor einigen Jahren darauf verständigt, dass eine wettbewerbliche Vergabe der Leistungen mit folgenden Eckpunkten erfolgen soll:

- Der gestiegenen und voraussichtlich weiter steigenden Nachfrage vor allem im Verkehr mit Hamburg soll durch gezielte Kapazitätsausweitung auf dem Abschnitt Hamburg – Büchen begegnet werden, und zwar durch Stärken bzw. Schwächen der Züge in Büchen.
- Es sollen moderne und attraktive Fahrzeuge zum Einsatz kommen.
- Beide Anforderungen erfordern die rechtzeitige Beschaffung geeigneter Neufahrzeuge.

Folgender Zeitplan war damals vereinbart worden:

- 12/2019 – 12/2021: Notmaßnahme DB Regio mit Bestandsfahrzeugen (**Vergabeschritt 1**)
- 12/2021 – 12/2026: Wettbewerbliche Vergabe mit Gebrauchtfahrzeugen (**Vergabeschritt 2**)
- 12/2026 – 12/2040: Wettbewerbliche Vergabe mit Neufahrzeugen und unter Anwendung des Zielkonzeptes mit Stärken und Schwächen in Büchen (**Vergabeschritt 3**)

Mit Schreiben vom 02. November 2021 (**Umdruck 19/6608**) hatte ich Sie über Vergabeschritt 2 informiert. Der Finanzausschuss hatte meiner Empfehlung zur Vergabe an die DB Regio am 18. November 2021 zugestimmt, der Wirtschaftsausschuss hatte die Empfehlung am 18. November 2021 zur Kenntnis genommen.

Nun steht der Start der Ausschreibung für das Vergabeverfahren im Vergabeschritt 3 an.

Das Fahrplankonzept für den RE 1 baut auf der bisherigen Struktur des Fahrplans auf. Zwischen Hamburg und Büchen bleibt der Stundentakt als Grundangebot bestehen. Es werden jedoch Ausweitung am Tagesrand für einen ganztägig durchgehenden Stundentakt vorgenommen. Während der Hauptverkehrszeit (HVZ von 5 bis 9 Uhr und 15 bis 19

Uhr) wird wie bisher werktags ein Halbstundentakt zwischen Büchen und Hamburg unterstellt. Ein durchgehender Halbstundentakt zwischen Hamburg und Büchen ist bisher nicht vorgesehen, bei entsprechend deutlich besserer finanzieller Ausstattung als bisher könnte dieser im Rahmen der Bestelloptionen der Ausschreibung später hinzubestellt werden. Zwischen Büchen und Schwerin ist als Weiterentwicklung ein ganztägiger Stundentakt vorgesehen.

Zwischen Büchen und Hamburg ist vorgesehen, in der Hauptverkehrszeit die Sitzplatzkapazität zu erhöhen. Damit soll die Maßnahme 15, „Kapazitätsausweitung Hamburg – Büchen“ aus dem im Dezember 2021 beschlossenen Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP, **Drucksache 19/3453**) umgesetzt werden. Konkret heißt das: Zwischen Hamburg, Büchen und Schwerin und Rostock sollen 5-teilige Triebwagen zum Einsatz kommen. In der Hauptverkehrszeit wird zwischen Büchen und Hamburg der 5-teilige Triebwagen um einen 3-teiligen Triebwagen verstärkt, sodass ca. 130 Sitzplätze mehr als heute bereitstehen. Für den Einsatz der längeren Züge werden die Bahnsteige in Schwarzenbek und Müssen bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2026 auf eine Länge von 220 Metern verlängert. Die Fahrzeuge werden auf eine Bahnsteighöhe von 55cm optimiert. Die Bahnsteige in Mecklenburg-Vorpommern sowie in Büchen, Müssen und Schwarzenbek besitzen diese Einstiegshöhe von 55cm. In Hamburg Hbf und Hamburg-Bergedorf stehen Bahnsteige mit 76cm Bahnsteighöhe zur Verfügung. Für den barrierefreien Einstieg auch an diesen Stationen soll ein Türbereich pro Zug auch mit einer Einstiegshöhe von 76cm ausgestattet sein. Die Fahrzeuge bieten somit an allen Bahnsteigen einen TSI-konformen und barrierefreien Einstieg.

RE 2/RE 4 Lübeck – Schwerin/Rostock

Bisher sind die Verkehrsleistungen zwischen Lübeck und Bad Kleinen Bestandteil des Netzes Ost-West. Im stündlichen Grundangebot verkehren auf der nicht elektrifizierten Strecke Lübeck – Bad Kleinen Dieseltriebwagen vom Typ LINT 41 mit 121 Sitzplätzen, einzelne Fahrten verkehren mit zwei Fahrzeugen und 242 Sitzplätzen. Zweistündlich sind die Leistungen über Bad Kleinen hinaus nach Szczecin in Polen durchgebunden. Der entsprechende Verkehrsvertrag mit DB Regio besteht seit Dezember 2014, mit einer Laufzeit bis Dezember 2029. Nach Auslauf des aktuellen Verkehrsvertrages ist ab Dezember 2029 die Integration der Leistungen in das Netz Ostsee-Alster als eigene Betriebsstufe vorgesehen.

Im Rahmen des Projektes „ABS Lübeck – Bad Kleinen“ des Bundesverkehrswegeplans wird die Strecke Lübeck – Bad Kleinen elektrifiziert und bei Bad Kleinen eine Verbindungskurve errichtet, die direkte Fahrten aus Richtung Lübeck nach Schwerin (und umgekehrt) ermöglicht.

Es wird damit gerechnet, dass die entsprechenden Infrastrukturvorhaben bei Start des neuen Verkehrsvertrages im Dezember 2029 realisiert worden sind. Das heutige stündlich verkehrende Verkehrsangebot soll weiterbestehen. Alternierend verkehren die Züge nach Rostock und unter Nutzung der Verbindungskurve nach Schwerin, sodass zwischen Lübeck und den beiden genannten Städten ein jeweils zweistündliches Angebot bestehen soll.

Geplant ist der Einsatz von dreiteiligen elektrischen Triebzügen, sodass pro Fahrt ca. 244 Plätze bereitgestellt werden können. Auch diese Fahrzeuge werden an den Stationen die Barrierefreiheit gemäß TSI herstellen.

Es ist eine Vertragslaufzeit in diesem Teilnetz von Dezember 2029 bis Dezember 2040 vorgesehen.

Allgemeines zum Vergabeverfahren

Weitere Einzelheiten zum Vergabeverfahren finden Sie in dem diesem Schreiben beige-fügtem Eckpunktepapier der NAH.SH. Zu erwartende Kosten werden aus Regionalisierungsmitteln getragen.

Mit diesem Schreiben möchte ich Sie über den Start des Vergabeverfahrens im Juli 2022 unter den in diesem Schreiben und dem Eckpunktepapier der NAH.SH genannten Rahmenbedingungen informieren.

Nach aktuellem Zeitplan ist mit einem Ergebnis des Vergabeverfahrens im Frühjahr 2023 zu rechnen, sodass zu diesem Zeitpunkt Wirtschaftsausschuss und Finanzausschuss eine Vergabeempfehlung vorgelegt werden soll.

Mit freundlichen Grüßen


Claus Ruhe Madsen

Anlage: Eckpunktepapier der NAH.SH

1 Hintergrund

Der Verkehrsvertrag des Teilnetzes „Ostseeküste“ (DB Regio Nordost) läuft im Dezember 2026¹ aus. Das Teilnetz (zukünftig „Ostsee-Alster“; Kurzform: „OSTA“) bedient die Metropolverkehre zwischen Rostock, Schwerin und Hamburg. Insgesamt umfasst das Teilnetz „Ostseeküste“ momentan 2,2 Mio. Zug-km p.a. mit einem Anteil von 526.000 Zug-km im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Schleswig-Holsteins. Mit dem Vergabeverfahren werden unter Berücksichtigung des aktuellen Angebots gemessen an den Personenkilometern 3,72 % des SPNV-Angebots in Schleswig-Holstein vergeben.

Gegenstand dieses Eckpunktepapieres ist die Vergabe der Länder Mecklenburg-Vorpommern, der Freien und Hansestadt Hamburg und des Landes Schleswig-Holstein zur Fortführung dieser Leistungen auf der Achse Hamburg – Büchen – Rostock (Linie RE 1) ab Dezember 2026 bis Dezember 2040 nebst Lübeck – Bad Kleinen – Rostock (Linie RE 2) und Lübeck – Schwerin (Linie RE 4) aus dem Teilnetz Ost-West ab Dezember 2029.

Insgesamt sind in der ersten Betriebsstufe ab Dezember 2026 3,3 Mio. Zug-km p.a. mit einem Anteil von 631.000 Zug-km in Schleswig-Holstein vorgesehen. Die zweite Betriebsstufe ist ab 2029 terminiert und beinhaltet die Integration des Astes nach Lübeck (RE 2 und RE 4, siehe oben) aus dem Verkehrsvertrages des Teilnetzes „Ost-West“. Nach erfolgreicher Integration, umfasst das Teilnetz OSTA vollumfänglich 4,25 Mio. Zug-km p.a. mit einem schleswig-holsteinischen Anteil von 762.000 Zug-km. Von den 239.000 Zug-km Mehrleistungen in Schleswig-Holstein gegenüber dem heutigen Netz „Ostseeküste“ entfallen 108.000 Zug-km auf echte Mehrleistungen und 131.000 Zug-km auf bereits bestehenden Leistungen aus dem heutigen Verkehrsvertrag „Ost-West“.

Aufgabenträger mit Zug-km p.a.	Verkehrsvertrag „Ost-West“ (12/2014 – 12/2029)	Verkehrsvertrag „Ostseeküste Überbrückung“ (12/2021 – 12/2026)	Verkehrsvertrag „Ostsee-Alster“ Betriebsstufe B (12/2026 - 12/2029)	Verkehrsvertrag „Ostsee-Alster“ Betriebsstufe L (12/2029 - 12/2040) ²
Schleswig-Holstein	129.000	526.000	634.000	765.000
Freie Hansestadt Hamburg		309.000	377.000	377.000
Mecklenburg-Vorpommern	3.382.000	1.368.000	2.314.000	3.070.000
Gesamt	3.511.000	2.207.000	3.325.000	4.211.000

Die betreffenden SPNV-Leistungen durchqueren die Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Länderübergreifende Vergabeprojekte dieser Art werden jeweils in Federführung eines der Länder durchgeführt. Im vorliegenden Teilnetz war und ist dies aufgrund der vorgenannten Anteilsverhältnisse das Land Mecklenburg-Vorpommern.

¹ Nebst Option für ein weiteres Vertragsjahr bis Dezember 2027.

² Nach der Integration der RE 4 ab 12/2029.

Seit 2014 stehen die Verkehrsgesellschaft (VMV), die NAH.SH und die Hamburger Behörde für Verkehrs und Mobilitätswende (BVM) wegen der Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes auf der Linie RE 1 in Verhandlungen.

Verschiedene Verzögerungen auf Seiten Mecklenburg-Vorpommerns bei der Vorbereitung der Vergaben seit 2015 führten dazu, dass die DB Regio von 2019 bis 2026 die Leistungen erbringt, um so den SPNV sicherstellen zu können. Im Ergebnis haben sich die Vertreter im Jahr 2019 auf einen Vorschlag für folgende durch die VMV vorgeschlagene Vorgehensweise verständigt:

- | | |
|-------------------|--|
| 12/2019 – 12/2021 | Notmaßnahme DB Regio mit Bestandsfahrzeugen (Vergabeschritt 1) |
| 12/2021 – 12/2026 | Wettbewerbliche Vergabe mit Gebrauchtfahrzeugen (Vergabeschritt 2) |
| 12/2026 – 12/2040 | Wettbewerbliche Vergabe mit Neufahrzeugen und unter Anwendung des Zielkonzeptes mit Stärken und Schwächen in Büchen (Vergabeschritt 3) |

Dieses Eckpunktepapier beschreibt die Vergabebunterlagen für die wettbewerbliche Vergabe in Vergabeschritt 3. Der Vergabeaschritt 2 wurde im Rahmen des Wirtschaftsausschusses am 17.11.2021 und im Finanzausschuss am 18.11.2021 bereits behandelt.

2 Gegenstand des Vergabeverfahrens

Unter den Beteiligten bestand Konsens, dass sich eine wettbewerbliche Anschlussvergabe an folgenden Eckpunkten zu orientieren hat:

- Der gestiegenen und voraussichtlich weiter steigenden Nachfrage vor allem im Verkehr mit Hamburg soll durch gezielte Kapazitätsausweitung auf dem Abschnitt Hamburg – Büchen begegnet werden, und zwar durch Stärken bzw. Schwächen der Züge in Büchen.
- Es sollen moderne und attraktive Fahrzeuge zum Einsatz kommen.
- Beide Anforderungen erfordern die rechtzeitige Beschaffung geeigneter Neufahrzeuge.

Der zu vergebene Verkehrsvertrag staffelt sich bei der Erbringung der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen in zwei unterschiedlichen Betriebsaufnahmeschritten:

Betriebsaufnahme 1 mit Betriebsstufe B (B=Beginn; Kurzform: BS B)	Betriebsaufnahme 2 mit Betriebsstufe L (L=Lübeck; Kurzform: BS L)³
Die fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen auf den Linien RE 1 und RE 2 vom EVU ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 am 13.12.2026 (erster Betriebstag) zu erbringen.	Die fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen auf allen Linien RE 1, RE 2 und RE 4 sind vom EVU ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2029 am 09.12.2029 (erster Betriebstag) zu erbringen.

³ Projektes ABS Lübeck – Bad Kleinen des Bundesverkehrswegeplans: Strecke Lübeck – Bad Kleinen (RE 4) wird elektrifiziert und bei Bad Kleinen eine Verbindungskurve errichtet; direkte Fahrten aus Richtung Lübeck nach Schwerin möglich. Betriebsstufe L ist abhängig von diesem Ausbau.

<p>RE 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock 2-h-Takt Hamburg – Rostock 2-h-Takt Hamburg – Schwerin 1-h-Takt (HVZ) Hamburg – Büchen⁴</p> <p>RE 2 Schwerin – Rostock 2-h-Takt Schwerin – Rostock</p>	<p>RE 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock 2-h-Takt Hamburg – Rostock 2-h-Takt Hamburg – Schwerin 1-h-Takt (HVZ) Hamburg – Büchen</p> <p>RE 2 Lübeck – Bad Kleinen – Rostock 2-h-Takt Lübeck – Bad Kleinen – Rostock</p> <p>RE4 Lübeck – Schwerin 2-h-Takt Lübeck – Schwerin</p>
<p>Weitere Linien mit Berührungspunkten zum Teilnetz OSTA (ohne Knoten Hamburg und Lübeck):</p> <ul style="list-style-type: none"> • RE4: Lübeck – Bützow – Güstrow – Pasewalk – Ueckermünde/Stettin (ab 12/2029 voraussichtlich als RE6 nur von/bis Bützow) • RE5: Rostock / Stralsund – Neustrelitz (– Berlin) • RE8: Wismar – Schwerin – Ludwigslust (– Berlin) • RE9: Rostock – Stralsund – Sassnitz / Binz • RE83: Lübeck – Büchen – Lüneburg • RB11: Wismar – Rostock – Tessin • RB12: Rostock – Graal-Müritz • S1-S3 S-Bahn Rostock (Richtung Warnemünde und Güstrow) • S21 S-Bahn Hamburg (Elbgaustraße – Dammtor – Hauptbahnhof – Bergedorf – Aumühle) 	

Die Laufzeit des Vertrages endet einheitlich zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2040.

3 Ländervereinbarung SH, HH und MV

Die Zusammenarbeit der beteiligten Länder ist je Verkehrsvertrag in einer Ländervereinbarung geregelt.

Für die Aufteilung der Kosten der SPNV-Leistungen unter den Aufgabenträgern gilt das Territorialprinzip als vereinbart. Für die territoriale Abgrenzung werden die gängigen Berechnungsgrundlagen, wie Entfernungsangaben, Bestelldumfänge je Zug- und Sitzplatzkilometer, angewandt und jährlich aktualisiert. Die besondere Bedeutung der Zug- und Sitzplatzkilometer geht auf das Erfordernis zurück, dass innerhalb der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg im Zulauf auf Hamburg besonders hohe Kapazitäten eingesetzt werden, die im weiteren Streckenverlauf in MV nicht verkehren (die Züge werden in Büchen gestärkt und geschwächt).

Das Land MV hat sich zu flankierenden Maßnahmen entschieden, um die der Finanzierung der zur Erbringung der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen benötigten Neufahrzeuge (Elektro-Triebzüge) zu erleichtern. Das Land MV verpflichtet sich gegenüber dem EVU sowie dem Fahrzeugeigentümer (Leasinggeber) das Risiko der Wiederverwendung der Fahrzeuge sowie des Ersatzteilkpakets für weitere 13 Jahre nach Ablauf des Verkehrsvertrages zu übernehmen und zu diesem Zweck nach dem Ende der Laufzeit des hiesigen Verkehrsvertrages im Dezember 2040 die Nutzung dieser Fahrzeuge dem im Anschluss mit der Erbringung der SPNV-Leistungen des „Teilnetzes OSTA“ im Zeitraum Dezember 2040 bis Dezember

⁴ Durch Überlagerung der einzelnen Takte resultiert zwischen Hamburg und Büchen in der Hauptverkehrszeit (HVZ) ein Halbstundentakt und zwischen (Hamburg) – Büchen und Schwerin ein Stundentakt.

2053 beauftragten Unternehmen verpflichtend vorzugeben. Derartige Wiedereinsatzgarantien hat auch das Land Schleswig-Holstein in zurückliegenden von ihm durchgeführten Vergaben angeboten.

Hinsichtlich der Gewährleistung eines Einsatzes der von der Nachnutzungszusage umfassten Fahrzeuge für den Anschlusszeitraum werden sich die betroffenen Aufgabenträger vertrauensvoll unter Berücksichtigung der gegenseitigen Interessenslagen verständigen. Die Aufgabenträger verständigen sich auch für den Fall, dass eine vollständige Weiternutzung des gemeinsam beschafften Fahrzeugparks nicht möglich ist, auf anteilige Nutzungsperspektiven.

4 Inhalte Vergabeverfahren

Fahrzeug- und Fahrplankonzept

Das Fahrplankonzept baut auf der bisherigen Struktur des Fahrplans für RE 1 und RE 4 auf und orientiert sich an den Leitlinien des LNVP 2022-2027 des Landes Schleswig-Holstein.

Zwischen Hamburg und Büchen bleibt der Stundentakt des RE 1 als Grundangebot bestehen. Es werden jedoch Ausweitung am Tagesrand⁵ für einen ganztägig durchgehenden Stundentakt vorgenommen. Während der HVZ (von 5 bis 9 Uhr und 15 bis 19 Uhr) wird werktags ein Halbstundentakt zwischen Büchen und Hamburg unterstellt. Zwischen Büchen und Schwerin ist als Weiterentwicklung ein ganztägiger Stundentakt vorgesehen.

Fahrzeugseitig sollen die Kapazitäten zwischen Büchen und Hamburg in der HVZ deutlich erweitert werden, indem Züge zwischen Büchen und Hamburg um einen zweiten Zugteil gestärkt werden. Grundsätzliche verkehren zwischen Hamburg und Schwerin – Rostock 5-teilige Doppelstocktriebzüge. Die Vorgabe berücksichtigt, dass von mehreren Herstellern nur Doppelstockzüge mit teilweise einstöckigen Bereichen angeboten werden. Dadurch ergibt sich zwar eine Reduktion der angebotenen Kapazitäten gegenüber den heute zum Einsatz kommenden Lok-Wagenzügen, diese Reduktion wird in der HVZ zwischen Büchen und Hamburg allerdings durch das Stärken um eine weitere 3-teilige Zugeinheit überkompensiert. Die Doppeltraktion aus 3- und 5-teiligem Zug verfügt über mind. 694 Sitzplätzen und bietet damit über 130 Plätze mehr als die heutigen Verbindungen. Für den Einsatz der längeren Züge werden die Bahnsteige in Schwarzenbek und Müßen bis zur Betriebsaufnahme 12/2026 auf 220m verlängert. Dabei werden die Fahrzeuge auf die in Mecklenburg-Vorpommern genutzte Standardhöhe von 55cm optimiert. Die Fahrzeuge bieten damit an allen Bahnsteigen einen TSI-konformen und barrierefreien Einstieg.

Im Rahmen des Projektes ABS Lübeck – Bad Kleinen des Bundesverkehrswegeplans wird die Strecke Lübeck – Bad Kleinen (RE 4) elektrifiziert und bei Bad Kleinen eine Verbindungskurve errichtet, die direkte Fahrten aus Richtung Lübeck nach Schwerin ermöglicht. Das Fahrplankonzept im Regionalverkehr soll sich ab 2029 wie folgt gestalten: Es ist die Fortführung der Betriebsstufe B erweitert mit der Betriebsaufnahme auf der Strecke Lübeck – Bad Kleinen / Kurve Bad Kleinen. Die Betriebsstufe L berücksichtigt den Stundentausch des Fernverkehrs (Stuttgart 21). Die Vergabestelle erwartet im Zusammenhang mit dem bis zur Betriebsaufnahme im vergabegegenständlichen Verkehrsvertrag voraussichtlich abgeschlossenen Umbau und Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Bad Kleinen sowie der Kurve Bad Kleinen. Von Lübeck ausgehend bleibt der Stundentakt bestehend. Statt der zweistündlich abwechselnden

⁵ Aufnahme zusätzliches Frühzugpaar Hamburg 4:22, Büchen 4:52 auf 5:06, an Hamburg 5:37 (ggf. auch and. Varianten)

Endpunkte Szczecin und Bad Keinen werden neu abwechselnd Rostock und Schwerin bedient. Durch die direkte Bedienung der Landeshauptstadt Schwerin und Rostocks entsteht eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den RE 4 und die RE 2. Fahrzeugseitig werden auf dem RE 2 und RE 4 dieselben Fahrzeuge wie für die Verstärkereinheiten zwischen Büchen und Hamburg vorgesehen. In der folgenden Übersicht ist das Platzangebot beider Linien dargestellt:

Platzangebot pro Stunde		Status quo	BS B (ab 12/2026)	BS L (ab 12/2029)
RE 1	Hamburg – Büchen (HVZ)	962	1.044	1.044
	Hamburg – Büchen	481	450	450
RE 2/RE 4	Rostock/Schwerin - Bad Kleinen -Lübeck	121	121	244

Die Fahrzeuge werden im derzeit noch nicht abschließend vorliegenden Fahrzeugdesign des Landes MV verkehren.

Betriebsübergang

Das EVU ist bei einem Wechsel des Betreibers verpflichtet, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die beim bisherigen Betreiber für die Erbringung dieser Verkehrsleistung beschäftigt waren, zu übernehmen und ihnen die entsprechende Rechte zu gewähren, die diesen ohne einen Betreiberwechsel zugestanden hätten.

Der Auftragnehmer ist weiterhin verpflichtet, bei der Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen beginnend ab dem Jahr 2026 mindestens fünf abgeschlossene Ausbildungen pro Jahr nachzuweisen.

Derartige Regelungen des Betriebsübergangs hat auch das Land Schleswig-Holstein in zurückliegenden von ihm durchgeführten Vergaben so vorgesehen.

Vertriebsstellen mit Ersatzvornahme

Der Vertrieb ist auf den gängigen Vertriebswegen zu organisieren bzw. zu gewährleisten. In den Verbundgebieten gelten ergänzend weitere von Verbänden getroffene Festlegungen zum Vertrieb. Der Vertrieb durch das Zugbegleitpersonal ist auf den entsprechend der Betriebsstufen zu bedienenden Strecken des Teilnetzes OSTA sicherzustellen.

Vertriebsart	Beschreibung	Standorte
technikbasierter Vertrieb	Fahrkartenautomaten	Alle Stationen (in SH: Büchen, Schwarzenbek, Müssen)
personenbediente Vertrieb	vorhandenen Reisezentren	Schwerin Hbf, Hamburg Hbf, Hamburg-Bergedorf, Büchen, Lübeck Hbf
	DB-Agenturlösung	Boizenburg (Elbe), Bützow, Hagenow, Schwarzenbek, Grevesmühlen

digitaler Vertrieb	Nutzung jegliches bedienten Verkehrswegs durch Bereitstellen von Daten und Informationen	-
--------------------	--	---

Zu-, Ab- und Umbestellungen (Umfang und Abrechnung)

Der Auftraggeber hat das Recht zur *Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen* im Teilnetz OSTA und auf angrenzenden Strecken mit Bezug zum Teilnetz OSTA im Einzugsbereich der Länder, soweit dies zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Versorgung erforderlich ist. Der maximale Umfang zusätzlich bestellter Leistungen beträgt jeweils 20 % der Grundleistungen. Anders als in vom Land SH federgeführten Verkehrsverträgen wird im Angebot kein fester Zubestellpreis errechnet, sondern es ist für jede Leistungserweiterung ein Angebot des EVU einzuholen.

Der Auftraggeber hat das Recht zur *Abbestellung von Verkehrsleistungen*. Der Auftraggeber kann Verkehrsleistungen nur paarig und in einem Umfang von maximal 3,0 % des Umfangs der Grundleistungen in BS B und maximal 3,5 % in BS L abbestellen. Dabei handelt es sich zwar um einen geringeren Umfang, als in vom Land SH federgeführten Vergabeverfahren, allerdings kann diesem Vorschlag der federführenden VMV aufgrund der hohen Bedeutung der Achse und der damit verbundenen geringen Wahrscheinlichkeit von Abbestellungen gefolgt werden. Darüber hinaus sind spezielle Abbestellregelungen für das Land SH nicht sinnvoll, da keine Verkehrsleistung ausschließlich auf dessen Territorium verkehrt.

Qualität und Vertragsstrafen/Minderungen/Malus/Anreize

Das Qualitätsmanagement wird auf Basis von Minderungen aufgrund von Ausfällen, Vertragsstrafen aufgrund von Qualitätsmängeln und einer auf Kundenbefragungen basierten subjektiven Bewertung vorgenommen. Im Vergleich zu den Mechanismen in vom Land SH federgeführten Verkehrsverträgen basiert die Erfassung von Qualitätsmängeln im Vertrag der VMV in wesentlichen Teilen auf Meldungen der EVU. Obwohl dadurch ein Anreiz entstehen könnte, Leistungsmängel nicht oder nur teilweise zu melden, wirke die Regelung nach den aktuellen Erfahrungen der VMV aus Sicht der VMV zuverlässig und zielgerichtet.

Gemäß vorgesehenem Verkehrsvertrag steht auch das EVU über ein Anreizsystem, mit dem nachfolgend beschriebenen Mechanismus, in einer Verantwortung für die Nachfrageentwicklung und trägt dabei sowohl Chancen als auch Risiken. Der Anreizmechanismus findet ausschließlich für Verkehre der Linie RE 1 Anwendung und bewertet die von einem Jahr auf das nächste neu hinzugekommenen Personenkilometer mit einem finanziellen Bonus. Diese Systematik entspricht dem Vorgehen in vom Land SH federgeführten Verträgen.

Abrechnung

Mit dem neuen Verkehrsvertrag wird vom Netto- auf das Bruttoprinzip umgestellt. Das bedeutet, dass Erlöschancen und -risiken zukünftig nicht mehr bei dem EVU, sondern bei den Ländern liegen.

Die Abrechnung erfolgt wie die gesamte Abwicklung des Verkehrsvertrages durch die VMV GmbH. Abrechnungen oder weitere gemäß Ländervereinbarung abstimmungsbedürftige Fragestellungen erfordern bei allen Aufgabenträgern eine Prüfung und Bearbeitung.

Der Abgeltung liegen Prognosen der VMV für die Preisfortschreibung und für die enthaltenen Infrastrukturturkosten zu Grunde. Durch die Steigerung des Leistungsumfanges um ca. 20 % und der Fahrzeugqualität ist eine Kostensteigerung bei den Betriebskosten im Vergleich zum aktuellen Verkehrsvertrags des Teilnetzes Ostseeküste zu erwarten.

Die finanzielle Beteiligung der Länder richtet sich nach den Kilometeranteilen (Kosten für Betrieb) sowie nach dem jeweiligen Aufkommen der Infrastrukturkosten.

Kündigung

Der Auftraggeber ist berechtigt, den Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist mit Wirkung zum nächsten Fahrplanwechsel zu kündigen, sofern das EVU die bestehenden Pflichten vorsätzlich, grob fahrlässig oder mehrfach nicht erfüllt. Das EVU hat dem Auftraggeber den durch die Kündigung entstandenen Schaden zu ersetzen. Der Vertrag kann im Übrigen von beiden Vertragspartnern nur aus wichtigem Grund gekündigt werden.

Eine Anforderung zur Vertragskrise oder eine Call-Option entsprechend der Regelung in vom Land SH federgeführten Verträgen besteht nicht.

Datenlieferung

Das EVU verpflichtet sich, alle ihm vorliegenden vertragsbezogenen Daten, die zur Beurteilung der Fahrplangestaltung, zur Gestaltung von Verkehrsauskunftssystemen sowie zur Einspeisung in Datenbanksysteme des Auftraggebers erforderlich sind, dem Auftraggeber auf Anforderung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus müssen sich die Vertragspartner die Daten der Fahrgastzählung, die Ergebnisse von Kundenbefragungen und Verkehrserhebungen gegenseitig unentgeltlich zur Verfügung stellen.

5 Zeitplan

Im Folgenden ist der vorläufige Zeitplan dargestellt.

Start der Angebotsphase	<i>Juli 2022</i>
Angebotsfrist	<i>Dezember 2022</i>
Vergabeempfehlung	<i>März 2023</i>
Ausschussbeteiligung	<i>April/Mai 2023</i>
Zuschlag	<i>Ab Mai 2023</i>
Vertragsbeginn	<i>Dezember 2026</i>

6 Empfehlung

Gemäß der in Deutschland üblichen Zusammenarbeit der Aufgabenträger bei der Ausschreibung von übergreifenden Verkehrsleistungen übernimmt derjenige Aufgabenträger mit den größten Leistungsanteilen die Federführung für die Gestaltung und Durchführung des Verkehrsvertrages und der Vergabe. Die hier behandelte Vergabe wurde intensiv zwischen der VMV, der BVM und der NAH.SH verhandelt. Nach Einschätzung der NAH.SH konnten die zentralen, für Schleswig-Holstein relevanten Aspekte mit den Partnern vereinbart werden. Dies sind im Wesentlichen die nötigen Sitzplatzkapazitäten zwischen

Büchen und Hamburg, ein angemessenes Fahrplanangebot, der Einsatz moderner und attraktiver Fahrzeuge sowie ein ausreichendes Qualitätsmanagement. Mit der Betriebsstufe L kann eine deutliche Verbesserung des Fahrplanangebotes zwischen Lübeck und Mecklenburg-Vorpommern erreicht werden.