

und Tourismus

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

Minister

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

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/997

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

22. Februar 2023

nachrichtlich:
Frau Präsidentin des
Landesrechnungshofes Schleswig-

ges
und
Kiel



über das
Finanzministerium des
Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

Start der Vergabe Marschbahn 2025 - 2034

Sehr geehrter Herren Vorsitzende,

ich möchte Sie über die bevorstehende Ausschreibung der SPNV-Leistungen auf der Marschbahn und der Strecke Niebüll - Dagebüll informieren.

Das Vergabeverfahren Netz Marschbahn umfasst in zwei getrennten Losen sowohl die Nahverkehrsleistungen zwischen Westerland und Hamburg (Los West mit ca. 4,4

Millionen Zug-km p.a.) als auch die Nahverkehrsleistungen zwischen Niebüll und Dagebüll (Los Dagebüll mit ca. 0,1 Millionen Zug-km p.a.). Der derzeitige Betreiber im Netz West ist seit Dezember 2016 die DB Regio AG auf Grundlage einer europaweiten Ausschreibung. Der derzeitige Betreiber im Netz Dagebüll ist die neg Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH auf Grundlage einer Direktvergabe im Jahr 2011, die im aktuellen Vergaberecht nicht mehr zulässig wäre. Beide Verkehrsverträge laufen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 aus.

Die neuen Verkehrsverträge sollen für den Zeitraum Dezember 2025 bis Dezember 2034 geschlossen werden. Dies entspricht der verbleibenden Nutzungsdauer der Marschbahnwagen, die dem neuen Betreiber in Los West bereitgestellt werden. Im Netz Dagebüll ist der Einsatz der von gebrauchten Dieseltriebwagen vorgesehen.

Der zukünftige Verkehrsvertrag wird finanzielle Anreize für den neuen Betreiber setzen, eine gute Qualität zu liefern. Zudem werden Störfallkonzepte vorgegeben, um auch bei Abweichungen vom Regelbetrieb einen verlässlichen Taktfahrplan und einen hochwertigen Ersatzverkehr zu gewährleisten. Die Fahrzeugverfügbarkeit soll sich durch den verpflichtenden Betrieb der Werkstatt Husum durch den Bieter verbessert werden, ebenso dient die Bereitstellung von Zusatzloks für die Marschbahn (vgl. **vertraulicher Umdruck 20/47**) diesem Ziel. Wir werden den Personalübergang zu gleichen Konditionen anordnen, eine verpflichtende Ausbildungsquote über die gesamte Vertragslaufzeit festschreiben und Instrumente für Vertragskrisen vorsehen. Gemeinsam mit der DB Netz AG bzw. der NEG sind während des Vertragszeitraumes diverse Infrastrukturmaßnahmen geplant. Langfristig werden zum Beispiel die Marschbahn-Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau Niebüll – Sylt die Betriebsqualität steigern, kurzfristig bleibt bei der vorhandenen Infrastruktur die Betriebsqualität eine Herausforderung.

Es wird für dieses Vergabeverfahren eine besondere Herausforderung sein, Bieter zu gewinnen. Aufgrund der geringeren Wettbewerbsintensität nach Marktaustritten von Eisenbahnverkehrsunternehmen wie Abellio und Keolis, der geringeren Risikobereitschaft der verbliebenen Bieter und Kostensteigerungen infolge des Ukrainekriegs ist mit Mehrkosten zu rechnen, welche die Gestaltungsspielräume des Landes im Vergabeverfahren einschränken. Das vorgesehene Betriebsprogramm orientiert sich daher am Status Quo.

Ich möchte Sie auf ein paar Besonderheiten aufmerksam machen:

- Zur Steigerung der Wettbewerbsintensität ist erstmalig eine Angebotsprämie von 150 T€ für zuschlagsfähige Angebote auf den Plätzen zwei bis vier vorgesehen, die zumindest einen Teil der Kosten für die Angebotserstellung abdeckt
- Für das Vergabeverfahren soll eine Loslimitierung gelten. Dies bedeutet, dass jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen nur in jeweils einem der Lose einen Zuschlag erhalten kann. Ziel dieser Loslimitierung ist die Erhaltung mittelständiger Strukturen. Kleine, agile und kundenfreundliche Eisenbahnunternehmen haben einen hohen Nutzen für das Land.

- Der Schnellbus Brunsbüttel ist nicht Bestandteil des SPNV-Vergabeverfahrens und soll separat behandelt werden.
- Es ist geplant, die bisherigen Halte des RE 6 in Glückstadt zu erhalten. Zusätzliche Halte sind nicht vorgesehen, bleiben aber optional möglich.

Nähere Informationen zu diesen Schlaglichtern sowie weitere Details zum Vergabeverfahren Marschbahn entnehmen Sie bitte dem beigefügten Eckpunktepapier der NAH.SH.

Darüber hinaus bietet die NAH.SH den Landtagsabgeordneten vom 02.03. bis zum 07.03.2023 in den Räumlichkeiten der NAH.SH eine Einsichtnahme in die Vergabeunterlagen an. Für die Terminabstimmung bitte ich Sie, sich an Herrn Glienicke zu wenden (0431-66019-26 bzw. marschbahn@nah.sh).

Nach Auswertung der Angebote werde ich Sie voraussichtlich Ende 2023/ Anfang 2024 über das Vergabeergebnis informieren und hierzu um Zustimmung bitten.

Mit freundlichen Grüßen



Claus Ruhe Madsen

Anlage 1: Eckpunktepapier der NAH.SH

1 Zusammenfassung

Das SPNV-Vergabeverfahren Marschbahn umfasst die Lose West (ca. 4,4 Mio Zug-km, derzeitiger Betreiber DB Regio AG nach einer europaweiten Ausschreibung) und Dagebüll (ca. 0,1 Mio Zug-km, derzeitiger Betreiber neg Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH nach einer Direktvergabe, die nach heutigen Rechtsmaßstäben nicht mehr zulässig wäre). Die Leistungen sollen für die verbleibende Nutzungsdauer der Marschbahnwagen vergeben werden, die dem neuen Betreiber in Los West bereitgestellt werden (2025 – 2034). Für beide Lose ist während der Vertragslaufzeit eine Streckenelektrifizierung geplant.

Angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen und der mangelhaften Betriebsqualität in Netz West ist es eine besondere Herausforderung, Bieter zu gewinnen. Aufgrund der geringeren Wettbewerbsintensität nach Marktaustritten von Eisenbahnverkehrsunternehmen, der geringeren Risikobereitschaft der verbliebenen Bieter und Kostensteigerungen infolge des Ukrainekriegs ist mit Mehrkosten zu rechnen, welche die Gestaltungsspielräume des Landes im Vergabeverfahren einschränken.

Gleichzeitig hat das Land ein hohes Interesse an einer Steigerung der Betriebsqualität. Die Neuvergabe der SPNV-Leistungen muss folglich einen Spagat leisten zwischen den Anforderungen potenzieller Bieter nach risikoarmen Verkehrsverträgen, dem Anspruch des Landes nach verschärften Qualitätsanreizsystemen und den finanziellen Restriktionen des Landes.

Im Folgenden wird näher auf den Gegenstand und die Ziele des Vergabeverfahrens sowie auf die Rahmenbedingungen, die Fahrzeuge der beiden Lose, die Barrierefreiheit, den Angebotsumfang und die Qualitätsanforderungen eingegangen.

2 Gegenstand und Ziele des Vergabeverfahrens

Das SPNV-Vergabeverfahren ‚Marschbahn‘ beinhaltet für den Zeitraum Dezember 2025 – Dezember 2034 die Nahverkehrsleistungen in den Losen West und Dagebüll. Los West umfasst ca. 4,5 Mio. Zug-km p.a. auf der Strecke Westerland (Sylt) – Hamburg. Daran ist die Freie und Hansestadt Hamburg mit ca. 3% beteiligt. Das Land Schleswig-Holstein führt das Vergabeverfahren federführend auch für Hamburg durch. Die Fahrzeuge sowie die Werkstatt in Husum werden dem neuen Betreiber beigestellt.

Die SPNV-Leistungen in Los West sind nicht nur die Lebensader der Insel Sylt, was sich in hohen Fahrgastzahlen zwischen Westerland und Niebüll äußert. Der RE 6 Westerland – Hamburg entspricht auf einer Strecke von 238 km und mit einer Reisedauer von ca. 3 Stunden dem Wesen nach eigentlich einer Fernverkehrsleistung. Gleichzeitig handelt es sich insbesondere aufgrund der teuren Dieseltraktion um den Verkehrsvertrag mit dem höchsten Zuschussbedarf.

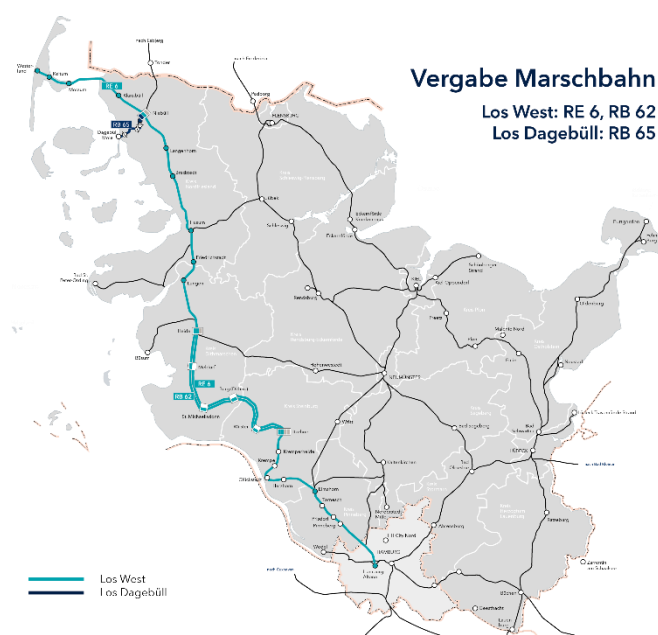
Los Dagebüll umfasst ca. 0,1 Mio Zug-km p.a. auf der Strecke Niebüll – Dagebüll Mole, die bislang durch die neg Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH betrieben wird. Die neg ist auf dieser Strecke auch das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Trassenzugang steht aber allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung. Die Fahrzeuge sind durch den zukünftigen Betreiber zu beschaffen, wobei Gebrauchtfahrzeuge zugelassen sind.

Los West

- ca. 4,5 Mio Zug-km p.a.
- RE 6 Westerland (Sylt) – Hamburg
Altona
- RB 62 Heide – Itzehoe
- 238 Strecken-km
- 19 Stationen

Los Dagebüll

- ca. 0,1 Mio Zug-km
- RB 65 Niebüll – Dagebüll Mole
- 14 Strecken-km
- 5 Stationen



Der Schnellbus Brunsbüttel – Itzehoe, der im laufenden Verkehrsvertrag Netz West enthalten ist, ist aus rechtlichen Gründen nicht Gegenstand der SPNV-Vergabe und soll gesondert behandelt werden.

Ziel der SPNV-Vergabe ist eine Steigerung der Betriebsqualität sowie der Fahrgastzahlen bei gleichzeitiger effizienter Mittelverwendung im Rahmen des verfügbaren Budgets. Die neuen Verkehrsverträge sollen ein effizientes Vertragshandling ermöglichen und effektive Anreize für eine Steigerung der Betriebsqualität sowie der Fahrgastzufriedenheit bieten.

3 Rahmenbedingungen

Um diese Ziele bei der SPNV-Vergabe im Netz West zu erreichen, hat das Land geringere Gestaltungsspielräume als in anderen Netzen. Infolge der hohen Streckenauslastung sowohl im Zulauf auf Hamburg als auch auf den eingleisigen Streckenabschnitten zwischen Niebüll und Westerland ist es aktuell nur begrenzt möglich, eine hohe Pünktlichkeit zu erreichen.

Hinzu kommt, dass von einer signifikanten Steigerung des Zuschussbedarfs auszugehen ist. Nicht nur steigen die Betriebskosten infolge der Auswirkungen des Ukrainekriegs. Auch infolge der geringeren Risikobereitschaft der Bieter im Vergabeverfahren und der geringeren Wettbewerbsintensität nach Marktaustritten von Eisenbahnverkehrsunternehmen sind keine so günstigen Angebote zu erwarten wie bei der letzten Vergabe an die DB Regio AG. Zudem wirkt sich die schlechte Betriebsqualität, die auch durch Ursachen außerhalb des Einflussbereichs des Verkehrsunternehmens bedingt ist, abschreckend auf potenzielle neue Bieter aus. Eine zentrale Herausforderung liegt folglich darin, überhaupt Wettbewerb zu entfalten und so vertretbare Konditionen für das Land zu erzielen.

Fahrzeugseitig werden die ursprünglich von der NOB beschafften und heute von der DB Regio AG eingesetzten Reisezugwagen entsprechend der bis Dezember 2034 laufenden Verträge mit der Paribus-DIF-Netz-West-Bereitsteller GmbH & Co. KG auf den zukünftigen Betreiber übergehen. Diese qualitativ hochwertigen Fahrzeuge können die derzeitige Nachfrage im Netz West grundsätzlich bedienen.

Hinsichtlich der Nachfrageentwicklung und der Fahrgelderlöse sind die Unsicherheiten infolge der Corona Pandemie und der Einführung des 49€-Deutschlandtickets groß. Durch die Umstellung auf das

Bruttoprinzip befreit das Land zwar die Bieter von schwer kalkulierbaren Risiken, muss die finanziellen Risiken des Deutschlandtickets aber selber tragen.

Infrastrukturseitig planen das Land und die DB Netz AG eine Reihe von Maßnahmen, mit denen die Leistungsfähigkeit der Strecke und entsprechend auch die Betriebsqualität langfristig verbessert werden soll. Im Zuge einer neuen Stellwerkstechnik sind Blockverdichtungen geplant, die einen flüssigeren Bahnbetrieb ermöglichen (aktueller Planungsstand: ca. 2025). Damit Züge flexibler gestärkt und geschwächt werden können und somit im nördlichen Abschnitt vermehrt längere Züge eingesetzt werden können als auf dem übrigen Zuglauf sind Beifahreranlagen in Niebüll und Husum geplant (aktueller Planungsstand: ca. 2025). Zwischen Heide und Elmshorn sollen perspektivisch Geschwindigkeitseinbrüche beseitigt werden, sodass zunehmend 160km/h gefahren werden kann. Sowohl die Strecke Westerland – Itzehoe als auch die Strecke Niebüll – Dagebüll soll elektrifiziert werden. Dadurch sollen nicht nur die Emissionen und die hohen Energiekosten reduziert werden. Es wird auch eine Steigerung der Betriebsqualität erwartet, da E-Loks erheblich zuverlässiger sind als Diesellokomotiven. Zudem entstehen durch das bessere Beschleunigungsvermögen elektrischer Loks Fahrzeitreserven, die zur Steigerung der Pünktlichkeit beitragen können (aktueller Planungsstand: 2029 für Westerland – Itzehoe; vsl. schon früher für Niebüll – Dagebüll). Die Deutsche Bahn AG plant, den Bahnhof Hamburg Altona an den Standort Diebsteich zu verlegen. Durch diese Verlegung verlängern sich die Wendezeiten des RE 6 in Hamburg, so dass weniger Verspätungen auf die Gegenrichtung übertragen werden (aktueller Planungsstand: ca. 2027). Zudem sollen die heute noch eingleisigen Abschnitte Klanxbüll – Niebüll sowie Morsum – Tinnum zweigleisig ausgebaut werden (aktueller Planungsstand: 2030), so dass die Züge flüssiger fahren können und weniger Verspätungen von einem Zug auf den nächsten übertragen werden.

Nach Umsetzung der hier genannten Baumaßnahmen an der Infrastruktur kann die Betriebsqualität im Netz West langfristig nachhaltig verbessert werden. In der kommenden Vertragslaufzeit werden die Bauarbeiten jedoch zu starken Einschränkungen des Betriebs und seiner Qualität führen.

4 Fahrzeuge Los West

In Los West werden dem zukünftigen Betreiber 90 einstöckige Reisezugwagen, 15 Lokomotiven und 3 Diesellokomotiven bereitgestellt. Zur Verbesserung der Betriebsstabilität wird angestrebt, zusätzlich bis zu drei weitere Dieselloks bereitzustellen, die in einem separaten Vergabeverfahren beschafft werden (vgl. vertraulicher Umdruck 20/47 vom 20.07.2022). Damit Fahrzeuge, die instandgehalten werden müssen, nicht unnötig lange ausfallen, wird zudem das Eisenbahnbetriebswerk Husum beigestellt, das ursprünglich von der NOB errichtet und inzwischen durch die landeseigene AKN übernommen wurde.

Die Reisezugwagen werden im Rahmen eines Refreshs umfassend überarbeitet. Dabei sollen u.a. Sitzpolster, Armlehnen und die Lackierung erneuert werden, WLAN und Steckdosen an jedem Sitzplatz nachgerüstet



Quelle: NAH.SH

werden und zusätzliche Rollstuhlstellplätze sowie Begleitsitze eingerichtet werden. Optional (sofern finanzierbar) sollen auch ein elektronisches Reservierungssystem und eine Auslastungsanzeige nachgerüstet werden.

Die begrenzte Anzahl an bereitgestellten Fahrzeugen erschwert es, bei Fahrgastwachstum zusätzliche Sitzplatzkapazitäten vorzuhalten. Gleichzeitig ist es nicht möglich, im Vergabeverfahren die Vorhaltung zusätzlicher Fahrzeuge zu fordern, ohne den Wettbewerb massiv einzuschränken, da vermutlich nur die DB Regio AG über eine ausreichende Anzahl geeigneter Fahrzeuge verfügt. Folgende Optionen stehen dem Land zur Verfügung, um zusätzliche Sitzplatzkapazitäten zu schaffen:

- Nutzung der 15. Lok-Wagen-Garnitur
(Dieses Fahrzeug dient ansonsten als zusätzliche Fahrzeugreserve)
- Intensives Stärken und Schwächen von Zügen in Niebüll bzw. Husum
(Verlängerung der Züge um einen weiteren Zugteil im nördlichen Abschnitt).
- Nachbestellung weiterer Fahrzeuge nach Zuschlagserteilung
(Nachverhandlung im Rahmen der am Markt verfügbaren Fahrzeuge)
- Einsatz von Fahrzeugen aus anderen Verkehrsverträgen
(insbesondere Fahrzeuge aus Netz Süd-West nach Streckenelektrifizierung).

Sobald die Strecke Heide – Itzehoe elektrifiziert ist, sollen die Leistungen der RB 61, die im zukünftigen Verkehrsvertrag Netz Süd-West enthalten sind, von Hamburg über Itzehoe hinaus bis nach Heide verlängert werden. Bei Einsatz neuer elektrischer Doppelstocktriebzüge können dann attraktive umsteigefreie Direktverbindungen zwischen Dithmarschen und Hamburg geschaffen werden. Die Leistungen der heutigen RB 62 Heide – Itzehoe wechseln dann vom Verkehrsvertrag Netz West in den Verkehrsvertrag Netz Süd-West. Entsprechende Optionen werden in den beiden Verkehrsverträgen verankert.

Sobald die gesamte Strecke Westerland – Itzehoe elektrifiziert ist, sollen die Dieselloks durch moderne E-Loks ersetzt werden. Im Fahrzeugbereitstellungsvertrag mit Paribus ist bereits eine entsprechende Ab- bzw. Umbestelloption enthalten, deren finanziellen Auswirkungen in der konkreten Situation zu verhandeln sind. Auch im neuen Verkehrsvertrag für Los West wird eine entsprechende Option verankert. Das Land ist berechtigt, gegen Erstattung der Mehrkosten den Einsatz von Biokraftstoffen vorzuschreiben.

Nördlich von Husum sollen die Durchsagen und Anzeigen der nächsten Halte im Zug weiterhin auch auf Friesisch erfolgen.

5 Fahrzeuge Los Dagebüll

In Los Dagebüll sind vom zukünftigen Betreiber fünf Dieseltriebzüge vorzuhalten, wobei Gebrauchtfahrzeuge zugelassen sind. Die Anforderungen an Qualität und Barrierefreiheit orientieren sich an den heute eingesetzten Fahrzeugen. Sobald die Strecke elektrifiziert ist, soll der Betrieb auf Elektrotriebzüge umgestellt werden.

Derzeit fährt die NEG in Kooperation mit DB Fernverkehr neben den reinen Nahverkehrsleistungen auch IC-Kurswagen. Da Leistungen, die in Kooperation mit Dritten erbracht werden, nicht mit in das Vergabeverfahren auf-



genommen werden können, beschränkt sich die bestellte Leistung auf die reinen Nahverkehrszüge. Es wird angestrebt, nach Zuschlagserteilung die Fortführung von Kooperationen zu verhandeln und eine Anerkennung des Nahverkehrstarifs bei allen Fahrten zu ermöglichen.

DB Fernverkehr plant, mittelfristig die Kurswagen nach Dagebüll abzuschaffen und stattdessen je nach Jahreszeit 1-3 Fernverkehrszüge pro Tag nach Dagebüll und vier weitere Fernverkehrszüge nach Westerland einzusetzen. Für Reisende mit Fahrtziel Dagebüll, die mit Fernverkehrszügen Richtung Westerland in Niebüll ankommen, werden entsprechend große Sitzplatzkapazitäten zwischen Niebüll und Dagebüll benötigt. Es sollen daher zukünftig fünf anstelle von drei Fahrzeugen vorgehalten werden, so dass in Spitzenstunden der Einsatz von Dreifachtraktionen möglich ist. Sofern die Fahrzeuge aufgrund geänderter Fahrplankonzepte von DB Fernverkehr nicht alle benötigt werden, ist ein Einsatz auf anderen Strecken in Schleswig-Holstein möglich.

6 Barrierefreiheit

Die einstöckigen Marschbahnzüge in Los West ermöglichen einen stufen- und rampenfreien Einstieg von Bahnsteigen mit einer Höhe von 76cm.¹ Zum Zeitpunkt der Fahrzeugbeschaffung waren die Züge auch hinsichtlich der Innenausstattung vorbildlich, was die Barrierefreiheit angeht. Inzwischen werden bei neuen Zügen weitergehende Ansprüche insbesondere an Rollstuhlstellplätze sowie an die Barrierefreiheit der WC gestellt. Daher werden die Rollstuhlstellplätze im Rahmen des ‚Refresh‘ entsprechend verbessert. Zudem werden weitere Rollstuhlstellplätze und vollwertige Begleitsitze eingebaut.

Die Toiletten sind grundsätzlich rollstuhlgerecht gestaltet. Für Nutzer von Elektrorollstühlen mit großen Wenderadien sind sie jedoch nach Einschätzung von Behindertenverbänden nicht geeignet. Daher hatten die Behindertenverbände im Rahmen der vergangenen SPNV-Vergabe Marschbahn in 2014 den Wunsch geäußert, die bestehenden Toilettenkabinen durch größere Toilettenkabinen zu ersetzen. Die NAH.SH hatte dies damals geprüft und das Land hatte sich angesichts der mit ca. 10 Mio. € sehr hohen Kosten gegen einen Austausch der Toilettenkabinen entschieden. Verbesserungen an der Barrierefreiheit der Toiletten sind somit erst für Dezember 2034 geplant, wenn neue Elektrotriebzüge für Netz West eingesetzt werden.

Im Rahmen der Abstimmung des aktuellen Vergabeverfahrens haben die Behindertenverbände den Wunsch nach Austausch der Toilettenkabinen erneuert. Da nach Einschätzung der NAH.SH ein Austausch der Toilettenkabinen auch weiterhin unverhältnismäßig teuer wäre, haben die NAH.SH und die Behindertenverbände sich über eine Möglichkeit verständigt, den Nutzern von Elektrorollstühlen entgegen zu kommen. So soll der zukünftige Betreiber verpflichtet werden, mobilitätseingeschränkte Reisende, die die Toiletten in den Zügen nicht nutzen können und deswegen Toiletten an den Stationen nutzen müssen, zwischen Heide und Niebüll mit Rollstuhltaxen zu befördern.

In Los Dagebüll steht an den nachfragestarken Stationen Niebüll neg und Dagebüll Mole ein Hublift für die Beförderung mobilitätseingeschränkter Reisender zur Verfügung. Für die übrigen Stationen ist der Einsatz von Rollstuhltaxen vorgesehen.

¹ Die Bahnsteige an den Stationen Langenhorn, Friedrichstadt, St. Michaelisdonn, Wilster, Burg und Glückstadt sind bisher nicht oder nicht vollständig auf 76 cm erhöht. Dort ist der Einstieg jeweils nur per Rampe möglich.

Im Übrigen sind die EVU in beiden Losen verpflichtet, mit den anerkannten Behindertenverbänden zusammen zu arbeiten, ein Programm zur Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zu erstellen und die eigenen Mitarbeiter*innen im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu schulen.

7 Angebotsumfang

Das Fahrplanangebot entspricht weitgehend dem Status quo, insbesondere:

- Stundentakt RE 6 Westerland – Hamburg
- Halbstundentakt RE 6 Westerland – Niebüll in der Hauptverkehrszeit
- Saisonale Verstärkerzüge RE 6
- Stundentakt RB 62 Heide – Itzehoe.

Lediglich in Tagesrandlage sind einzelne Fahrplanausweitungen angedacht, sofern diese finanzierbar sind. Morgens ist in Hinblick auf die geplante Batteriefabrik eine schnelle Pendlerverbindung von Hamburg nach Heide vorgesehen (Ankunftszeit 6:58 Uhr). Bei den Spätverbindungen werden die Fahrpläne neu strukturiert. Unter Inkaufnahme zusätzlicher Umsteigeverbindungen insbesondere beim ‚Kulturzug‘ von Hamburg um 23:45 nach Husum werden dabei die Betriebszeiten insbesondere in Westerland ausgeweitet.

Angesichts des 49€-Tickets werden zukünftig beide Wochenend-Sprinterzugpaare nicht nur im Hochsommer (Juli und August), sondern im gesamten ‚SH-Sommer‘ eingesetzt (Beginn der Osterferien bis Ende der Herbstferien). Diese Sprinterzüge fahren jeweils kurz vor den nachfragestärksten Taktzügen ab und bieten besonders schnelle Reiseverbindungen zwischen Hamburg und Westerland.

Die Anbindung von Glückstadt mit einzelnen Halten des RE 6 soll zunächst unverändert fortgeführt werden. Mit den sich veränderten Fahrplankonzepten im heutigen Netz Mitte bzw. zukünftigen Netz Mitte/Süd-West und der Inbetriebnahme des Bahnhofes Hamburg-Altona kann in einigen Jahren für die Zeit ab vsl. Dezember 2027 im Rahmen der dann zur Verfügung stehenden Finanzmittel und der Betriebsqualität abgewogen werden, ob und inwiefern die Anbindung von Glückstadt verbessert werden soll. Der Verkehrsvertrag für die Marschbahn wird eine Option für einen Halt in Glückstadt enthalten, präferiert von NAH.SH wird jedoch eine häufigere Bedienung von Glückstadt durch Züge im zukünftigen Netz Süd-West.

Der Verkehrsvertrag bietet dem Land eine große Flexibilität bei der Zu- und Abbestellung von Leistungen, so dass bei günstigen Angeboten im Rahmen der verfügbaren Fahrzeuge auch weitere Leistungsausweitungen beauftragt werden können. Zudem ermöglicht die Umstellung auf das Bruttoprinzip dem Land, auch andere EVUs mit der Erbringung von zusätzlichen Leistungen in Netz West zu beauftragen.

8 Wettbewerb

Der Wettbewerbsmarkt im SPNV ist derzeit geprägt von geringen oder negativen Gewinnmargen der meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ungeplante Umstände können zum Marktaustritt auch großer Unternehmen wie zuletzt bei Abellio und Keolis führen (beides Tochtergesellschaften ausländischer Staatsbahnen). Die verbliebenen Bieter sind zunehmend risikoscheu. Sie kalkulieren ihre Leistungen vorsichtiger und mit mehr Risikopuffern und haben sich schon vor dem Ukrainekrieg nur an wenigen Verga-

beverfahren beteiligt. Doch nicht nur das Risiko unauskömmlicher Verkehrsverträge schränkt den Wettbewerb ein. Auch die hohen sechsstelligen oder gar siebenstelligen Kosten für die Angebotserstellung tragen dazu bei.

Im Vergabeverfahren Akkunetz ist es dem Land gelungen, mit drei bis fünf Bietern (je nach Los) eine überdurchschnittlich hohe Wettbewerbsintensität zu schaffen. Dazu beigetragen haben nach Einschätzung der NAH.SH insbesondere die Umstellung auf das Bruttoprinzip, die Beistellung von Fahrzeugen sowie die Loslimitierung.

Im Vergabeverfahren Marschbahn ist es eine besondere Herausforderung, ausreichend Bieter zu gewinnen. Berichte über eine mangelhafte Betriebsqualität, Verspätungen infolge der überlasteten Infrastruktur und eine fehlende Zuverlässigkeit der Dieselloks prägen die mediale Berichterstattung und schrecken potenzielle Bieter ab. Die NAH.SH sowie das Land versuchen, durch diverse Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität gegenzusteuern. Dazu zählen neben den oben genannten Infrastrukturmaßnahmen auch die Bereitstellung zusätzlicher Loks zur Stabilisierung der Fahrzeugverfügbarkeit und die Beistellung der Werkstatt Husum. Die Werkstatt wird allen Bietern zu gleichen Konditionen verpflichtend beigestellt. Neben der Qualitätsverbesserung dient dies auch der Verhinderung von Wettbewerbseinschränkungen durch den Werkstatteigentümer.

Um einen Teil der hohen Angebotskosten auszugleichen, sollen Bieter eine Angebotsprämie von 150 T€ für zuschlagsfähige Angebote auf den Plätzen zwei bis vier erhalten. Für das Land unwirtschaftliche Angebote (deutlich teurer als der Erwartungswert) sind nicht zuschlagsfähig, so dass für diese keine Angebotsprämie ausgezahlt wird. Angebotsprämien werden von der AG Wettbewerb des Bundesverbands Schienennahverkehr als Instrument zur Steigerung des Wettbewerbs empfohlen und wurden zuletzt auch in NRW gewährt.

Zur Förderung mittelständiger Unternehmen ist analog zum Vergabeverfahren Akkunetz eine Loslimitierung vorgesehen. Sofern ausreichend zuschlagsfähige Angebote vorliegen, kommen somit in den Losen West und Dagebüll verschiedene Bieter zum Zuge. Sofern für das kleine Los Dagebüll keine zuschlagsfähigen Angebote vorliegen sollten, hätte das Land nach Teilaufhebung des Vergabeverfahrens verschiedene Möglichkeiten der Beauftragung anderer EVU mit den Leistungen in Los Dagebüll. Dies gilt grundsätzlich auch für Los West, wobei der große Leistungsumfang sowie die hohe Komplexität eine Beauftragung innerhalb des engen Zeitplans nach einer möglichen Aufhebung des Vergabeverfahrens sehr erschweren würden.

Für die in den entsprechenden Netzen tätigen MitarbeiterInnen wird ein Personalübergang angeordnet. Dies gilt auch für die MitarbeiterInnen der Werkstatt Husum. Ferner sind die Bieter gemäß Vergabegesetz Schleswig-Holstein verpflichtet, einen repräsentativen Tarifvertrag anzuwenden, wie sie aktuell im SPNV üblich sind.

9 Qualität

Die Fahrzeuge in Netz West bieten insbesondere nach Abschluss der Refresh-Maßnahmen einen hohen Qualitätsstandard. Sie ermöglichen einen stufen- und rampenfreien Einstieg bei 76cm hohen Bahnsteigen und verfügen über komfortable und runderneuerte Sitze mit ausreichend Beinfreiheit, Steckdosen und Tischen an jedem Platz sowie über kostenfreies WLAN.

Hinsichtlich des Personaleinsatzes werden im RE 6 Westerland – Hamburg sowie in Los Dagebüll alle Fahrten mit einem Zugbegleiter je Zugteil begleitet. Auf der RB 62 gelten die landesweiten Standards für vergleichbare Strecken, also 30% Zugbegleitung tagsüber und 100% abends/nachts.

Die Vorgabe einer verbindlichen Ausbildungsquote soll dazu beitragen, dass mehr Triebfahrzeugführer zur Verfügung stehen und weniger Leistungen personalbedingt ausfallen.

Zur Steigerung der Betriebsqualität sind zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen geplant (s.o.). Neben den Blockverdichtungen und der Elektrifizierung soll insbesondere der zweigleisige Ausbau der Abschnitte Klanxbüll – Niebüll sowie Morsum – Tinnum zu einer signifikanten Steigerung der Pünktlichkeit beitragen.² Ohne diese Infrastrukturmaßnahmen ist es kaum möglich, den in anderen Verkehrsverträgen geforderten Pünktlichkeitszielwert von 93% zu erreichen. Um potenzielle Bieter nicht durch überzogene Anforderungen abzuschrecken und die Angebote nicht durch hohe Risikopuffer zu verteuern, reduziert sich der Pünktlichkeitszielwert um bis zu 5%, solange diese Infrastrukturmaßnahmen nicht umgesetzt sind. Der insofern „mitlaufende Pünktlichkeitszielwert“ macht die Qualitätsbewertung für die Bieter kalkulierbar und spornt den zukünftigen Betreiber auch nach Fertigstellung der Infrastrukturmaßnahmen zu weiteren Pünktlichkeitssteigerungen an.

Die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit ist derzeit ein weiterer Grund für die mangelhafte Betriebsqualität. Dem zukünftigen Betreiber wird die Werkstatt Husum beigestellt, so dass die Fahrzeuge anders als im laufenden Verkehrsvertrag bereits ab Betriebsbeginn direkt im Netz instandgehalten werden können. Im Vergleich zur Instandhaltung in weiter entfernten Werkstätten kann damit die Zeitdauer minimiert werden, während derer ein defektes Fahrzeug nicht für den Betrieb zur Verfügung steht.

Dem zukünftigen Betreiber sollen bis zu drei zusätzliche Loks bereitgestellt werden, um den Betrieb zu stabilisieren. Ferner werden die Vorgaben für die Instandhaltung verschärft, wobei der Fahrzeugbereiter Paribus im Auftrag des Landes eine Kontrollfunktion für eine hochwertige Instandhaltung übernehmen soll. Der Einsatz von Subunternehmern wird ausgeschlossen, um klare Verantwortlichkeiten und stärkere Anreize für eine hochwertige, flexible und zügige Instandhaltung zu schaffen.

Um die Qualität bei Betriebsstörungen zu verbessern, gelten erweiterte Vorgaben für die Betriebsleitzentrale, für Fahrgastinformationen und für die Qualität des Ersatzverkehrs.

Zur Qualitätskontrolle werden sowohl in den Zügen als auch im Ersatzverkehr unabhängige Gutachter eingesetzt. Die finanziellen Anreize für die Erbringung einer hohen Betriebsqualität bzw. die Malusbeträge bei Zugausfällen, fehlende Sitzplätzen, Verspätungen und schmutzigen Zügen werden im Vergleich zum laufenden Verkehrsvertrag deutlich erhöht.

Ergänzend gelten neue Instrumente für „Vertragskrisen“, die von der NAH.SH entwickelt wurden, um bei gravierenden Qualitätsmängeln auch abseits von Maluszahlungen Druck auf das Verkehrsunternehmen ausüben zu können. Je nach Schwere und Dauer der Qualitätseinschränkungen hat das Land in einem abgestuften Verfahren bspw. das Recht, die internen Prozesse des EVU durch einen unabhängigen Gutachter überprüfen zu lassen und das EVU zu verpflichten, diese Empfehlungen umzusetzen. Wenn die Qualitätsprüfung schwere Verfehlungen oder eine unzureichende Qualifikation des Geschäftsführers des

² Aber auch nach diesen Ausbaumaßnahmen werden bspw. zwischen Hattstedt und Bredstedt noch kürzere eingleisige Abschnitte verbleiben, auf denen Verspätungen insbesondere auch vom Fernverkehr übertragen werden können.

EVU aufzeigt, ist das Land berechtigt diesen austauschen zu lassen. Ferner besteht das Recht, eine Aufstockung des Leitungspersonals zu verlangen, die QMS-Bewertung in doppelter Höhe abzurechnen oder als ultima ratio sogar die Projektgesellschaft, mit welcher das EVU die verkehrsvertraglichen Leistungen erbringt, zu übernehmen.

NAH.SH
23.01.2023