

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

**Minister**

Vorsitzenden des  
Wirtschafts- und Digitalisierungsaus-  
schusses des Schleswig-Holsteinischen  
Landtages  
Herr Claus Christian Claussen, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 20/3197

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

25. April 2024

nachrichtlich:  
Präsidentin des  
Landesrechnungshofes Schleswig-Hol-  
stein  
Frau Dr. Gaby Schäfer  
Berliner Platz 2  
24103 Kiel

gesehen  
und weitergeleitet  
Kiel, den 06.05.2024  
gez. Staatssekretär  
Oliver Rabe

über das  
Finanzministerium des  
Landes Schleswig-Holstein  
24105 Kiel

## Start des Vergabeverfahrens MSW IV

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

im Jahr 2021 hat das Land Schleswig-Holstein das Vergabeverfahren für die zukünftigen Netze Mitte und Süd-West („MSW“) gestartet (vgl. **vertraulicher Umdruck 19/6591**).

Der **vertrauliche Umdruck 19/6591** enthielt neben dem Schreiben von Minister Dr. Buchholz, eine Vergabekonzeption für das gesamte, sich in mehrere Verfahren gliedernde Vergabeverfahren Netz Mitte/ Süd-West (MSW). Im Verfahren **MSW I** wurde der Zuschlag zur Lieferung von 42 elektrischen Triebwagen und deren 30-jährige Instandhaltung an den Hersteller Alstom mit Fahrzeugen vom Typ Alstom Coradia Max im Jahr 2023 erteilt (gemeinsame Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss am 12. Juli 2023, **vertraulicher Umdruck 20/1751**).

Die Verkehrsverträge des derzeitigen Netz Mitte A (zukünftig Netz Mitte) mit der DB Regio und des Netz Mitte B (zukünftig Netz Süd-West) mit der Nordbahn laufen im Dezember 2027 aus. Im Rahmen des Verfahrens **MSW IV** sollen nun diese Verkehrsleistungen ab Dezember 2027 neu vergeben werden.

Das zukünftige Netz Mitte umfasst die Linien RE 7 (Hamburg – Kiel / Tinglev) und RE 70 (Hamburg – Kiel), mit einem geschätzten Gesamtumfang von etwa 5 Millionen Zugkilometern. Es ist geplant, den RE 7 zweistündlich von Flensburg nach Tinglev durchzubinden.

Das zukünftige Netz Süd-West umfasst die Linien RB 61 (Hamburg – Itzehoe (Heide)) und RB 71 (Hamburg – Wrist / Kellinghusen). Nach Abschluss der Infrastrukturarbeiten im Rahmen des Reaktivierungsprojekts soll die bisher in Wrist endende bzw. beginnende RB 71 nach Kellinghusen verlängert werden. Das Netz Süd-West wird voraussichtlich ca. 2,1 Millionen Zugkilometer umfassen. Sobald die Elektrifizierung der Strecke Heide – Itzehoe abgeschlossen ist, wird die Verkehrsleistung der heutigen RB 62 Itzehoe-Heide aus dem Netz West in das Netz Süd-West übergehen, was eine durchgehende Regionalbahnverbindung zwischen Heide und Hamburg ermöglicht.

Das derzeit geplante Fahrplanangebot ist im Eckpunktepapier der NAH.SH ausführlich dargestellt und wird durch die zur Verfügung stehenden Finanzmittel und Infrastruktur begrenzt.

Im Netz Mitte orientiert sich das Angebotsvolumen am aktuellen Stand, mit Ausnahme der zuvor erwähnten Verlängerung des RE 7 bis nach Tinglev. Ab Dezember 2025 sollen sich der RE 7 und der RE 70 zwischen Neumünster und Hamburg zum halbstündlichen Takt überlagern; dies wird ab Dezember 2027 weitergeführt. Diese Änderung ist Teil des Konzepts 2+2 (vergleiche LNVP-Maßnahme), das auch das Netz Süd-West betrifft. Für die RB-Linien 61 (Itzehoe – Hamburg Hbf) und RB 71 ((Kellinghusen)-Wrist – Hamburg Hbf) ist vorgesehen, dass sich die stündlich verkehrenden Linien zwischen Elmshorn und Hamburg Hbf zu einem halbstündlichen Angebot über den gesamten Tag ergänzen. Die Führung der RB 71 nach Hamburg Hbf anstelle von Hamburg-Altona wird die Anzahl der Fahrten zum Hamburger Hauptbahnhof erhöhen und somit die Attraktivität des Angebots steigern. Das geplante Fahrplanangebot für die Verstärkerzüge im Netz Süd-West wird reduziert und konzentriert sich auf die Spitzenzeiten in Lastrichtungen. Die neuen Züge im Netz Süd-West werden pro Fahrt eine höhere Sitzplatzkapazität bieten als die bisherigen Züge.

Die neuen Verkehrsverträge sollen für den Zeitraum von Dezember 2027 bis Dezember 2039 abgeschlossen werden und eine Option für das Land zur Verlängerung um bis zu drei Jahre enthalten.

Die zukünftigen Verkehrsverträge werden finanzielle Anreize setzen, um eine hohe Qualität seitens der neuen Betreiber sicherzustellen. Zudem soll die Erstellung von Störfallkonzepten durch die EVU vorgeschrieben werden.

Es wird erwartet, dass die Gewinnung von Bietern für dieses Vergabeverfahren eine besondere Herausforderung darstellen wird. Dies ist auf die verringerte Wettbewerbsintensität infolge von Marktaustritten von Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit einhergehend die geringere Risikobereitschaft der verbleibenden Bieter zurückzuführen. Aufgrund des geringeren Wettbewerbs und der Kostensteigerungen infolge des Ukrainekrieges werden Mehrkosten im Vergleich zu früheren Vergabeverfahren erwartet, was die finanziellen Gestaltungsspielräume des Landes voraussichtlich einschränken wird.

Um den Wettbewerb zu fördern, ist eine Loslimitierung vorgesehen, wie sie bereits in den SPNV-Vergabeverfahren für die Akkumetze und die Marschbahn angewandt wurde. Dies bedeutet: Bei ausreichender Anzahl von zuschlagsfähigen Angeboten werden in den Losen Mitte und Süd-West unterschiedliche Bieter bezuschlagt. Damit können sich auch kleinere Verkehrsunternehmen am Vergabeverfahren beteiligen. Um eine Beteiligung am Vergabeverfahren attraktiver zu machen, wird den Bietern eine Angebotsprämie von 150.000 Euro für zuschlagsfähige Angebote auf den Plätzen zwei bis vier gewährt, die einen Teil der hohen Angebotskosten der bietenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgleicht.

Für weitere Informationen zum Vergabeverfahren MSW IV wird auf das beigefügte Eckpunktepapier der NAH.SH verwiesen.

Die Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtags haben zudem die Möglichkeit, Einsicht in die Vertragsunterlagen zu nehmen. Hierfür steht der Zeitraum von 01.05.2024 bis 15.05.2024 zur Verfügung. Für Terminvereinbarungen wenden Sie sich bitte an die NAH.SH GmbH (Frau Nörenberg: sh-msw@nah.sh und 0431 660 1967).

Es ist vorgesehen, dass das Vergabeverfahren Mitte Mai 2024 mit einem Teilnahmewettbewerb startet und die Vertragsunterlagen ab Juli 2024 zu veröffentlichen.

Wie üblich und nach § 23 Absatz 1 des Haushaltsgesetzes vorgesehen, werde ich nach Abschluss des Verfahrens – voraussichtlich Ende des Jahres 2024 - den Wirtschaftsausschuss informieren und den Finanzausschuss um Zustimmung zum Ergebnis der Ausschreibung bitten.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Claus Ruhe Madsen

**Eckpunktepapier der NAH.SH**

# SPNV-Vergabeverfahren Netz Mitte/Süd-West (MSW IV)

## Eckpunktepapier



NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein

Raiffeisenstraße 1

24103 Kiel

Stand 11.04.2024



Schleswig-Holstein. Der echte Norden.



**NAH.SH**

Der Nahverkehr

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Gegenstand und Ziele des Vergabeverfahrens .....</b>	<b>4</b>
	Betriebsprogramm .....	5
<b>3</b>	<b>Rahmenbedingungen .....</b>	<b>6</b>
3.1	Anwendung des XMU-Modelles .....	6
	Lieferung und Instandhaltung der Triebzüge (MSW I):.....	6
	Finanzierung und Vorhaltung der Triebzüge (MSW II):.....	7
	(Sofern erforderlich) Transferflotte (MSW III): .....	7
3.2	Infrastruktur .....	7
3.3	Wettbewerb .....	7
3.4	Fachkräftemangel .....	8
<b>4</b>	<b>Qualität.....</b>	<b>8</b>

## 1 Allgemeines

Der vorliegende Vermerk stellt die Eckpunkte der anstehenden SPNV-Vergabe Netz Mitte/Süd-West (MSW IV) dar. Dieses Vergabeverfahren führt die Vergabeverfahren MSW I (Fahrzeuge) und MSW II (Finanzierung) fort.

Für die im Dezember 2027 auslaufenden Verkehrsverträge des derzeitigen Netz Mitte A (zukünftig Netz Mitte) und des Netz Mitte B (zukünftig Netz Süd-West) sind Vergabeverfahren für die Folgeverträge vorzubereiten.

Das zukünftige Netz Mitte umfasst dabei die Linien RE 7 (Hamburg – Kiel / Tinglev) und RE 70 (Hamburg – Kiel). Das Netz Mitte wird etwa 5 Millionen Zugkilometer umfassen.

Das zukünftige Netz Süd-West umfasst die Linien RB 61 (Hamburg – Itzehoe (*Heide*)) und RB 71 (Hamburg – Wrist/ Kellinghusen). Mit Fahrplanwechsel 2025 soll auf das sogenannte 2+2 Konzept umgestellt werden. Mit der Verlegung des Bahnhofs Altona nach Diebsteich ist eine Verlängerung der RB 71 über Altona (neu) hinaus bis zum Hamburger Hbf geplant.

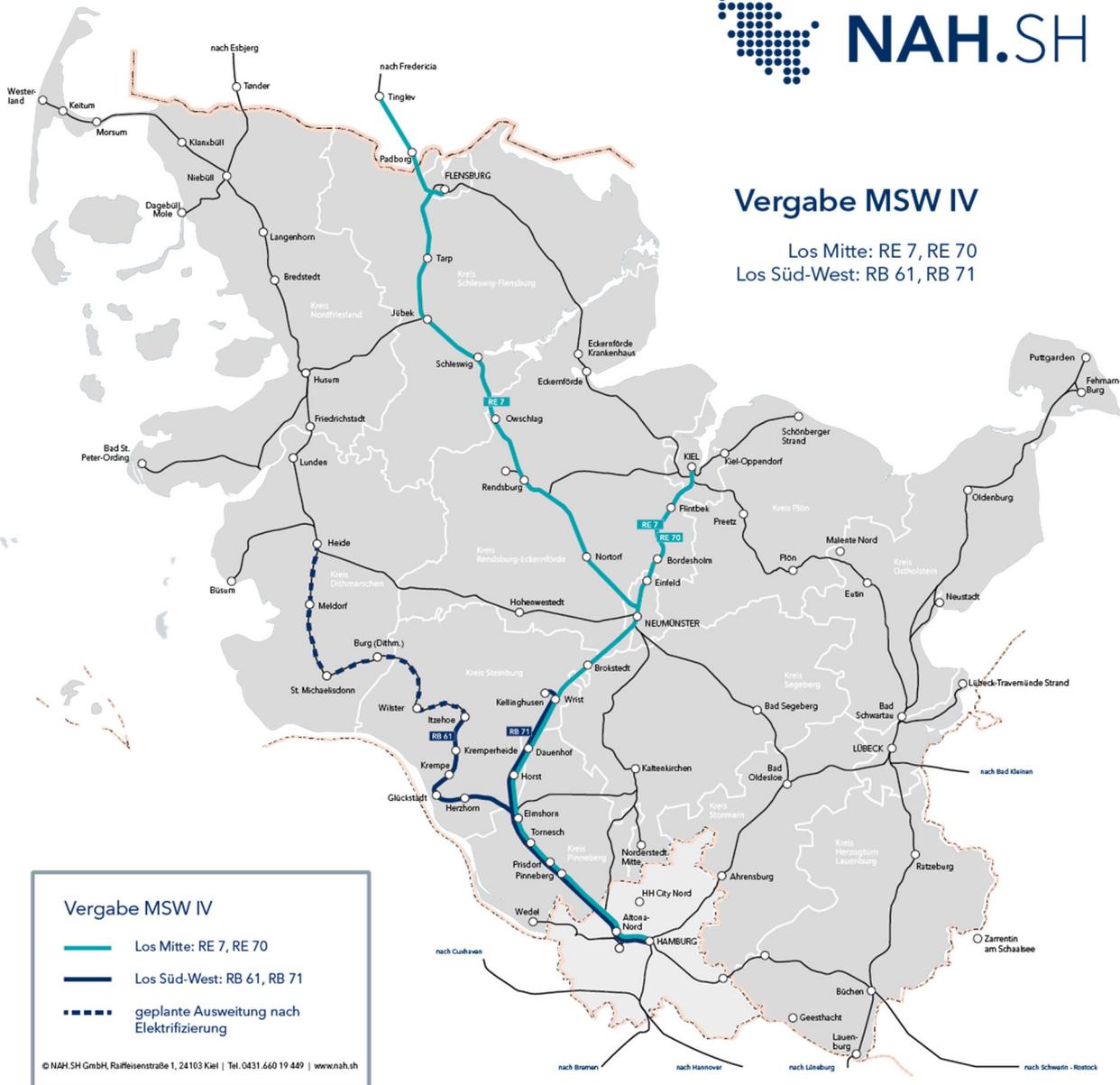
Durch die Kombination der RE- und RB-Linien im Netz Mitte und Süd-West wird erreicht, dass Elmshorn Richtung Hamburg Hbf ca. im Viertelstundentakt angebunden sein wird.

Die Verlängerung der RB 71 nach Kellinghusen ist ebenfalls im Verkehrsvertrag enthalten (Umsetzung derzeit für 2027 geplant). Das Netz Süd-West wird ca. 2,1 Millionen Zugkilometer umfassen (ohne Verlängerung nach Heide).

Sobald die Elektrifizierung der Strecke Heide – Itzehoe fertiggestellt ist, wird die Verkehrsleistung der heutigen RB 62 in das Netz Süd-West der Linie RB 61 mit ca. 0,9 Mio. Zugkilometer übergehen. Sofern finanzierbar kann die RB 61 zwischen Itzehoe und Hamburg Hbf auch in der Nebenverkehrszeit auf einen Halbstundentakt verdichtet werden.

Die Vergabe beinhaltet etwa ein Drittel des Personenkilometer-Volumens im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Landes Schleswig-Holstein (SH).

Im Folgenden werden der Gegenstand und die Ziele des Vergabeverfahrens, die vorliegenden Rahmenbedingungen durch die Anwendung des XMU-Modells, die infrastrukturellen Herausforderungen, dem Wettbewerb sowie der Fachkräftemangel näher dargestellt und auf die Qualitätsanforderungen eingegangen.



## 2 Gegenstand und Ziele des Vergabeverfahrens

Die Vergabevorbereitung für das Netz Mitte konnte im dritten Quartal des Jahres 2023 starten. Dies ermöglicht alle Informationen aus den beiden vorangegangenen Vergaben in das Verfahren zu Beginn der Ausschreibung einzubinden und soll dem zu beauftragenden EVU zwei Jahre für die Vorbereitung der Betriebsaufnahme im Dezember 2027 geben. Dieser Vorlauf ist für das EVU angesichts der aktuellen Personalknappheit erforderlich, um eine reibungslose Betriebsaufnahme zu ermöglichen und zwischenzeitlich ausreichend Personal zu akquirieren respektive auszubilden.

Das Vergabeverfahren beinhaltet die Verkehrsleistung von 12/2027 für mindestens 12 Jahre mit Optionen der Verlängerung zu unveränderten Konditionen auf bis zu 15 Jahre Laufzeit als Brutto-Verträge. Mit den Verlängerungsoptionen ist das Land flexibler bei zukünftigen Vergabeverfahren.

Die elektrischen Triebzüge und deren Instandhaltung werden den zukünftigen Betreibern durch das Ergebnis von MSW I gestellt.

Ziel der SPNV-Vergabe ist eine Steigerung der Betriebsqualität, sowie der Fahrgastzahlen bei gleichzeitiger effizienter Mittelverwendung im Rahmen des verfügbaren Budgets.

## Betriebsprogramm

Das *derzeit geplante* Fahrplanangebot durch die zur Verfügung stehende Finanzmittel und Infrastruktur begrenzt. Die konkrete Fahrplanbestellung erfolgt jährlich durch die NAH.SH in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung.

Im Netz Mitte orientiert sich das Angebotsvolumen am aktuellen Stand, mit Ausnahme der zuvor erwähnten Verlängerung des RE 7 bis nach Tinglev. Ab Dezember 2025 sollen sich der RE 7 und der RE 70 zwischen Neumünster und Hamburg zum halbstündlichen Takt überlagern., dies wird ab Dezember 2027 weitergeführt. Diese Änderung ist Teil des Konzepts 2+2 (vergleiche LNVP-Maßnahme), das auch das Netz Süd-West betrifft. Für die RB-Linien 61 (Itzehoe – Hamburg Hbf) und RB 71 ((Kellinghusen)-Wrist – Hamburg Hbf) ist vorgesehen, dass sich die stündlich verkehrenden Linien zwischen Elmshorn und Hamburg Hbf zu einem halbstündlichen Angebot über den gesamten Tag ergänzen. Die Führung der RB 71 nach Hamburg Hbf anstelle von Hamburg-Altona wird die Anzahl der Fahrten zum Hamburger Hauptbahnhof erhöhen und somit die Attraktivität des Angebots steigern. Das geplante Fahrplanangebot für die Verstärkerzüge im Netz Süd-West wird reduziert und konzentriert sich auf die Spitzenzeiten in Lastrichtungen. Die neuen Züge im Netz Süd-West werden pro Fahrt eine höhere Sitzplatzkapazität bieten als die bisherigen Züge.

Bisher verkehrten Verstärkerzüge zwischen Hamburg und Elmshorn und die Gegenrichtung von 5 bis 9 Uhr und von 13 bis 19 Uhr, um die RB 71 und RB 61 zu ergänzen. Diese verkehren derzeit mit einem versetzten Abstand zwischen Elmshorn und Hamburg (seit Dezember 2023 durch Bauarbeiten in Pinneberg) um montags bis freitags zu den genannten Zeiten einen 20-Minuten-Takt sowie in der Hauptverkehrszeit die entsprechende Kapazität zu ermöglichen. Im Rahmen der Umstellung auf das oben genannte 2+2-Konzept werden diese Züge außerhalb der Hauptverkehrszeit entfallen.

Zukünftig werden in den Hauptverkehrszeiten drei Verstärkerzüge zwischen Itzehoe und Hamburg-Altona Nord verkehren. Das Angebot zwischen Itzehoe und Elmshorn wird sich ebenfalls ändern: Dort verkehren zukünftig in der Hauptverkehrszeit drei statt vier Verstärkungszüge. Während heute vier Verstärkungszüge zwischen 4 und 9 Uhr verkehren, werden die drei Züge in Zukunft zwischen 6 und 7 Uhr in Lastrichtung verkehren.

Die NAH.SH sieht durch den ganztägig einheitlichen 30-Minutentakt eine deutliche Verbesserung gegenüber den heute teilweise bestehenden 40-minütigen Angebotslücken. Durch die Fahrzeuge mit höherer Kapazität wird das Sitzplatzangebot auch bei Umstellung vom 20-Minutentakt zum 30-Minutentakt aufrechterhalten.

Die zur Verfügung stehenden Fahrzeuge und die vertraglichen Regelungen im Verkehrsvertrag würde bei finanziellen Spielräumen in der Zukunft ermöglichen, das Angebot der Verstärkungszüge im Netz Süd-West zu erweitern.

Die politischen Ziele für eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen werden erst nach einem umfassenden Ausbau der Infrastruktur in diesem Netz erreichbar sein, der nicht vor 2040 realisiert werden kann (insbes. neuer S-Bahn-Tunnel parallel zur Verbindungsbahn in Hamburg).

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über das derzeit ab Dezember 2027 geplante Fahrplanangebot:

Netz	Linie	Von – Nach (und zurück)	Takt	Anmerkungen
Mitte	RE7	Tinglev – Flensburg	alle 120 min	durchgebunden nach Hamburg
	RE7	Flensburg – Neumünster	alle 60 min	durchgebunden nach Hamburg
	RE7	Kiel – Neumünster	alle 60 min	durchgebunden nach Hamburg

	RE7	Neumünster – Hamburg Hbf	alle 60 min	wie heute: Vereinigung der Zugteile aus Flensburg und Kiel in Neumünster
	RE70	Kiel – Hamburg Hbf	alle 60 min	
Süd-West	RB61	Itzehoe – Hamburg Hbf	alle 60 min	
	RB61.1	Itzehoe– Hamburg Altona Nord	drei in Lastrichtung zur HVZ	HVZ-Verstärker
	RB71	Kellinghusen – Hamburg Hbf	alle 60 min	

Im Netz Mitte löst die Verlängerung des RE7 nach Tinglev den derzeitigen Verkehr durch die DSB ab, da die neubestellten Züge der DSB zukünftig nicht mehr die technischen Voraussetzungen haben auf dem deutschen Schienennetz zu fahren.

Sofern ggf. zu einem späteren Zeitpunkt finanzierbar sind u.a. folgende Ausweitungen des Betriebsprogramms im Rahmen von Zubestellungen denkbar:

- Ein täglicher HVZ-Sprinter von Flensburg – Hamburg (Flensburg-Express) mit Halt in Schleswig, Rendsburg und Neumünster.
- Einführung einer zusätzlichen Regionalbahnlinie zwischen Kiel und Neumünster (RB77)
- Halbstundentakt Glückstadt durch Ausweitung der Verstärkerfahrten der RB61.1 von Itzehoe-Hamburg
- Stundentakt Tinglev-Flensburg

### 3 Rahmenbedingungen

#### 3.1 Anwendung des XMU-Modelles

Die Vergabe der Netze Mitte und Süd-West wurde analog XMU-Modell<sup>1</sup> auf drei einzelne Vergabeverfahren aufgeteilt:

##### **Lieferung und Instandhaltung der Triebzüge (MSW I):**

Am 24.07.2023 konnte mit Zuschlag an die ALSTOM Transport Deutschland GmbH das Vergabeverfahren MSW I abgeschlossen werden. Es handelt sich bei den Fahrzeugen um vierteilige elektrische Triebzüge mit zwei doppelstöckigen End- und zwei einstöckigen Mittelwagen.

Durch das Fahrzeugkonzept mit einstöckigen Wagen ergibt sich für dort vorgesehenen Rollstuhlplätze eine deutliche Verbesserung gegenüber den aktuell im Netz Mitte eingesetzten Twindexx-Triebzügen, da die Rollstuhlplätze ohne Rampen in den Fahrzeugen erreicht werden können. Somit wird an 760 mm Bahnsteigen durch die Spaltüberbrückung und den ebenen Wagenboden die Möglichkeit geschaffen, dass Rollstuhlfahrer (auch mit Elektrorollstühlen bis 300 kg) ohne fremde Hilfe die ausgewiesenen Plätze erreichen können. Auch Reisende mit großen Koffern, Kinderwagen und/oder Fahrrädern profitieren von dem stufenfreien Einstieg an Bahnsteigen mit 760 mm. Bei Bahnsteigen mit 550mm ist der Einstieg für Rollstuhlfahrer mit einer fahrzeuggebundenen Rampe möglich.

Die Sitzplatzanzahl konnte im Netz Mitte pro Triebzug um 10 Plätze (ggü. Twindexx) und im Netz Süd-West um 74 Plätze (ggü. 6-Teiler Flirt) erhöht werden.

<sup>1</sup> Vergabe der Verkehrsleistungen in den heutigen Akku-Netzen mit vorgelagerter Beschaffung von Fahrzeugen und deren Instandhaltung durch das Land.

Insgesamt wurden für die Netze Mitte und Süd-West 42 elektrische Triebzüge bestellt, wobei die Triebzüge des Netz Mitte dänemarktauglich (Stromsystem sowie Leit- und Sicherungstechnik) ausgerüstet sein werden.

Die Triebzüge werden vom Hersteller die nächsten 30 Jahre Instandgehalten. Dazu wird die DB-Werkstatt in Kiel als Zentralwerkstatt genutzt. Diese wird entsprechend der Vorgaben des Lastenheftes ertüchtigt und um eine Unterflurradsatzdrehmaschine (URD) erweitert.

### **Finanzierung und Vorhaltung der Triebzüge (MSW II):**

Mit MSWII wurde ein Fahrzeugvorhalter gesucht, der an Stelle des Landes als Eigentümer in den Kaufvertrag über die Triebzüge eintreten und sich verpflichten soll, die Triebzüge 30 Jahre (ebenfalls bis Dezember 2057) an vom Land auszuwählende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu vermieten.

Die Angebotsfrist in diesem Verfahren endete am 15.01.2024 ohne Abgabe eines Angebotes und das Verfahren wurde am 28.03.2024 aufgehoben. Es wird nun die Gründung eines Landesfahrzeugpools angestrebt, wozu die Ausschüsse in einem gesonderten Verfahren beteiligt werden.

### **(ursprünglich) Transferflotte (MSW III):**

Der Arbeitstitel MSW III war ursprünglich ein vorgesehene Verfahren für eine Transferflotte, sofern sich das Risiko eines Nachprüfverfahrens in MSW I realisiert hätte.

## **3.2 Infrastruktur**

Beide Netze bedienen den Streckenabschnitt Elmshorn-Hamburg. Gerade auf diesen Streckenabschnitten scheitern Angebotsausweitungen aufgrund fehlender Trassenverfügbarkeiten.

Die Strecken der beiden Netze werden auch Teil von einigen infrastrukturellen Baumaßnahmen werden, sodass mit Einschränkungen in der Vertragslaufzeit zu rechnen ist.

Die größten Einschränkungen werden voraussichtlich mit dem Umbau für ein viertes Bahnsteiggleis in Elmshorn ab ca. 2028 und der Erneuerung des Hochleistungskorridors Flensburg/ Kiel - Hamburg ab ca. 2031 einhergehen. In der Erneuerungsphase für den Hochleistungskorridor ist mit Vollsperrungen zu rechnen. Außerdem ist in den 2030er Jahren der Bau des 3. und 4. Gleises zwischen Elmshorn und Pinneberg vorgesehen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden grundsätzlich vertraglich verpflichtet Störfallkonzepte zu erstellen und jährlich (oder auf Wunsch des Landes) anzupassen. Die Störfallkonzepte sind mit dem Land, dem Infrastrukturunternehmen sowie mit den anderen Verkehrsunternehmen, die auf denselben oder auf benachbarten Streckenabschnitten tätig sind, abzustimmen.

## **3.3 Wettbewerb**

Der Wettbewerbsmarkt im SPNV ist derzeit geprägt von geringen oder keinen Gewinnmargen der meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ungeplante Umstände können zum Marktaustritt auch großer Unternehmen wie 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 Vergabeverfahren beteiligt.

Zur Förderung des Wettbewerbes ist wie in den SPNV-Vergabeverfahren für die Akkunetze und die Marschbahn eine Loslimitierung vorgesehen. Sofern ausreichend zuschlagsfähige Angebote vorliegen, kommen somit in den Losen Mitte und Süd-West verschiedene Bieter zum Zuge und das Vergabeverfahren ist ggf. auch für neue Bieter interessant.

Um einen Teil der hohen Angebotskosten auszugleichen, sollen die Bieter wieder eine Angebotsprämie von 150 T€ für zuschlagsfähige Angebote auf den Plätzen zwei bis vier erhalten. Sofern von einem Bieter für

beide Lose ein zuschlagfähiges Angebot abgegeben wurde und für eins der Lose der Zuschlag an den Bieter erfolgt, gilt die Angebotsprämie für das andere Los nicht. Ebenfalls kann die Angebotsprämie bei zwei abgegebenen zuschlagfähigen Angeboten nur einmal ausgezahlt werden. Für das Land unwirtschaftliche Angebote (deutlich teurer als der Erwartungswert) sind nicht zuschlagfähig, so dass für diese keine Angebotsprämie ausgezahlt wird. Angebotsprämien werden von der AG Wettbewerb des Bundesverbands Schienenverkehr als Instrument zur Steigerung des Wettbewerbs empfohlen und wurden zuletzt auch in NRW gewährt.

Mit der Umstellung von Netto auf Bruttoverträge wird zudem den EVU die Erlösverantwortung abgenommen, sodass Erlösrisiken nicht mehr durch die EVU mit einkalkuliert werden müssen, zudem werden die elektrischen Triebzüge und deren Instandhaltung bereitgestellt, sodass die Bieter hierfür die gleiche Kalkulationsgrundlage haben.

### 3.4 Fachkräftemangel

Steigende Nachfragen im SPNV stehen einem immer größer werdenden Fachkräftemangel entgegen. Der Fachkräftemangel stellt ein gesamtgesellschaftliches Problem dar. Durch den demographischen Wandel, mangelnde Ausbildungsmöglichkeiten zum Triebfahrzeugführer in Schleswig-Holstein, Konkurrenz zu anderen Branchen und den hohen Anforderungen an den Beruf ist die Personalakquise der Unternehmen eine der bedeutsamsten Herausforderungen der zukünftigen Betreiber

Um dem Fachkräftemangel entgegen zu treten werden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Bonus für erfolgreiche Personalgewinnung vor Betriebsstart
- Zusätzlicher Bonus für die erfolgreiche Ausbildung neuer Triebfahrzeugführer\*Innen vor Betriebsstart
- Kontinuierliche Ausbildungsquote (8 Triebfahrzeugführer\*Innen im Netz Mitte und 5 im Netz Süd-West) auch nach der Betriebsaufnahme im VV verankert
- Für die in den entsprechenden Netzen tätigen MitarbeiterInnen wird ein Personalübergang<sup>2</sup> angeordnet. Ferner sind die Bieter gemäß Vergabegesetz Schleswig-Holstein verpflichtet, einen repräsentativen Tarifvertrag anzuwenden, wie sie aktuell im SPNV üblich sind.
- Ausreichend Zeit für Betriebsvorbereitung inkl. Personalakquise durch Zuschlagserteilung zwei Jahre vor Betriebsaufnahme. Rückfallebene: Beauftragung eines externen Dienstleisters mit der Ausbildung von Triebfahrzeugführer\*Innen.

## 4 Qualität

Die neuen Doppelstocktriebzüge bieten einen sehr hohen Qualitätsstandard und verfügen insbesondere über folgende Qualitätsmerkmale:

- stufen- und rampenfreier Einstieg bei 76cm hohen Bahnsteigen
- Informationsmonitore zur Darstellung von Echtzeitinformationen
- WLAN, Steckdosen (inkl. USB-Anschlüsse) und Tische an jedem Platz (Reihenbestuhlung und Vis-a-Vis Sitzplätze)
- Auf den Monitoren im Einstiegsbereich wird den Fahrgästen die Auslastung der einzelnen Wagen angezeigt (auch bereits auf dem Bahnsteig sichtbar), so dass die Fahrgäste einfacher freie Plätze finden.
- Großzügiger Sitzabstand in Netz Mitte (entspricht Fernverkehrsniveau)

---

<sup>2</sup> Dies bedeutet, dass das Fahrpersonal der heutigen Betreiber das Recht erhält, bei einem evtl. Betreiberwechsel zu gleichen Konditionen vom neuen Betreiber übernommen zu werden.

- Ansprechendes Innendesign:
  - Die Züge werden nach dem für dieses Netz überarbeiteten Designkonzept und den zugehörigen Designvorgaben der NAH.SH gestaltet.
  - Durch indirekte Beleuchtung und abgestimmte Lichtfarben soll der Aufenthalt in den Zügen angenehmer werden.
  - Beleuchtung des Überganges

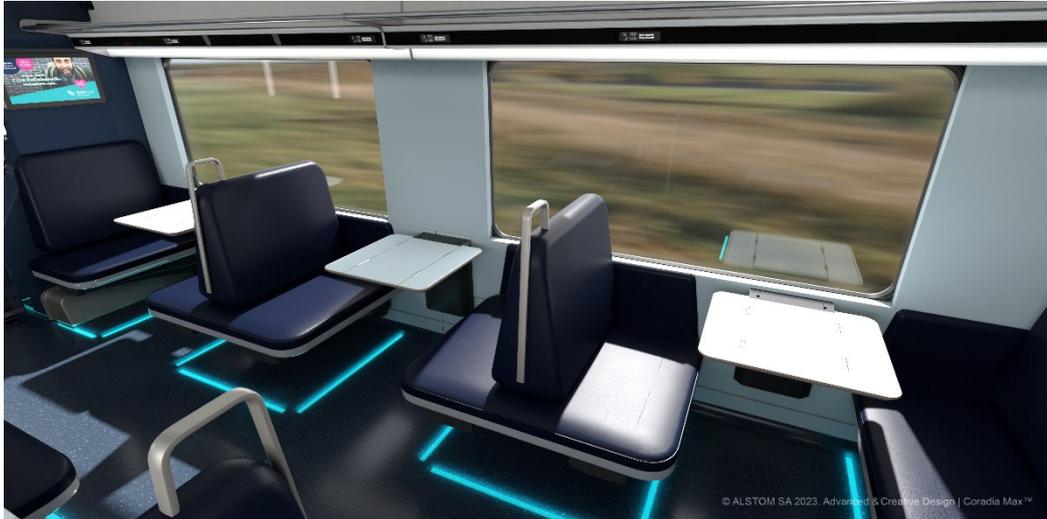


Abbildung 1 Innovatives Sitzen Typ A



Abbildung 2 2. Klasse Mehrzweckbereich mit Blick auf 1. Klasse

Daneben sieht der Verkehrsvertrag umfassende Qualitätsvorgaben für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bspw. für Ersatzverkehr, Personalpräsenz, Echtzeitinformationen, Vertrieb etc vor.

Im Los Mitte wird jeder Zugteil jederzeit zu 100% mit Personal begleitet und im Los Süd-West zu 30% tagsüber und 100% abends/nachts. Diese Standards entsprechen den aktuellen Verträgen.

Zusätzlich stellt das Land zukünftig ein Stundenkontingent für Sicherheitsdienstleistungen und für Reisendenlenker zur Verfügung, die sowohl für Großereignisse als auch für die routinemäßige Kontrolle eingesetzt werden sollen. Die Reisendenlenker sollen insbesondere bei geplanten Ersatzverkehren zum Einsatz kommen.

Die neuen Verkehrsverträge beinhalten umfassende Qualitätsanreizsysteme für die zukünftigen Betreiber. Dabei wurden die finanziellen Anreize bzw. die Malusbeträge insbesondere bei Zugausfällen, fehlenden Sitzplatzkapazitäten, Verspätungen und verschmutzten Zügen im Vergleich zum bisherigen Verkehrsvertrag Netz Mitte erheblich erhöht. Dies ist insbesondere erforderlich, da durch die Umstellung auf Bruttoverträge die EVU nicht das Erlörisiko tragen und somit weniger eigene Anreize für eine hohe Betriebsqualität haben.

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

Insbesondere der Ersatzverkehr wurde erneut detaillierter weiterentwickelt. Im Fokus stehen dabei die Anforderungen an die Fahrgastinformationen und organisatorische Vorgaben an die EVUs, um eine angemessene Zuverlässigkeit der Betriebsdurchführung und eine angemessene Qualität der Kundeninformation bei Ersatzverkehren sicherzustellen.

Zur Verbesserung des Schienenersatzverkehrs bei geplanten Störungen sind optional für das Netz Mitte Busse vorzuhalten. Ferner wurden die Verkehrsverträge um umfassende Vorgaben zu Störfallkonzepten ergänzt, um auch bei Betriebseinschränkungen einen verlässlichen Mindestbetrieb und einen abgestimmten Ersatzverkehr sicherzustellen

Da finanzielle Anreizsysteme wirtschaftlichen und rechtlichen Restriktionen unterliegen, kommen ergänzend auch die „Instrumente für Vertragskrisen“ zum Einsatz, die erstmalig für die Akkunetze entwickelt und seitdem punktuell weiterentwickelt wurden.

Neu eingeführt werden sollen die Prozessvorgaben für die Bildung eines Qualitätszirkels (mit dem EVU und dem EIU) und Performance Dialogs (mit dem EVU), mit Möglichkeit zur Erhöhung der Frequenz der Treffen und die Struktur der Besetzung der Gremien bei Eintritt von Vertragskrisen, um frühzeitig und laufend aktuelle Herausforderungen zu identifizieren und im Fall von Vertragskrisen schneller handlungsfähig zu sein.

Ziel ist es dabei, die kurzfristige Handlungsfähigkeit des Landes bei gravierenden Qualitätsmängeln zu erhöhen, für den Fall, dass die finanziellen Anreizsysteme allein keine ausreichende und unmittelbare Wirkung entfalten.

Ein weiteres neues Instrument mit Anreizwirkung soll die Ergänzende Vergütung werden. Dabei handelt es sich um ein System zur Gewährung eines zusätzlichen Zuschusses des jährlichen Abgeltungsbetrages für die Erfüllung bestimmter, jahresspezifischer Leistungspflichten das vom Land genutzt werden kann. Die ergänzende Vergütung wird für klar definierte Zusatzleistung ggü. vertraglich festgelegten Leistungspflichten. Die möglichen Themenfelder werden vor Vertragsbeginn definiert (bspw. Sauberkeit, Aufenthaltsqualität (Sicherheit/Sauberkeit), Kundenzufriedenheit, Beschwerdemanagement) und gemeinsam auf jährlicher Basis ausgewählt und als Grundlage für die Bewertung fixiert.

Hinzu kommen Sonderboni im ersten Betriebsjahr, die zwar in erster Linie die Vorlaufkosten der EVU decken sollen, die aber nur bei einer zufriedenstellenden Betriebsqualität gewährt werden und somit einen weiteren Anreiz für die EVU darstellen.

NAH.SH

11.04.2024