



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. Juni 2014

### **Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Bahnnetz West (Hamburg – Westerland)**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

wie vereinbart, übersende ich Ihnen anbei das aktualisierte Eckpunktepapier zur geplanten Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Bahnnetz West (Hamburg – Westerland). Die Änderungen sind farblich markiert.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Reinhard Meyer

Anlage : Aktualisiertes Eckpunktepapier zur geplanten Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Bahnnetz West

Die Ausschreibung der SPNV-Leistungen für das Netz West (Strecke Hamburg – Westerland) soll den Verkehr ab Dezember 2016 für voraussichtlich 9 Jahre sicherstellen.

Vorangegangen war die Vergabe der Fahrzeugbereitstellung an die Paribus-DIF-Netz-West-Bereitsteller GmbH & Co. KG (Vergabeverfahren Netz West Teil I). Dieser Fahrzeugbereitsteller wird die derzeit von der NOB im Netz West eingesetzten 90 Reisezugwagen übernehmen, 15 moderne Diesellokomotiven sowie voraussichtlich 3 Dieseltriebzüge erwerben und die Fahrzeuge dem zukünftigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu definierten Konditionen zur Verfügung stellen.

Voraussichtlich im Juli 2014 soll der zweite Teil des Vergabeverfahrens gestartet werden, welches die eigentliche Verkehrsleistung durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beinhaltet (Vergabeverfahren Netz West Teil II).



## 1 Ziele des Vergabeverfahrens

Die bisherigen Vergabeverfahren in Schleswig-Holstein haben zu einer deutlich verbesserten Qualität für die Fahrgäste, einem erweiterten Angebot und hohen Einsparungen für das Land geführt. Dies galt auch für die erstmalige Vergabe des Netz West zur Betriebsaufnahme im Dezember 2005.

Mit der anstehenden zweiten Vergabe des Netz West zur Betriebsaufnahme im Dezember 2016 können derartige Effekte voraussichtlich nicht wiederholt werden. Ziel ist es vielmehr, unter erschwerten Rahmenbedingungen des SPNV-Marktes den erreichten hohen Angebotsstandard bei gleichbleibenden Kosten zu wahren. Allenfalls leichte Kosteneinsparungen gegenüber dem heutigen Betrieb können evtl. erreicht werden. Diese sollen ggf. in Optimierungen des Angebotes investiert werden.

Um diese Ziele erreichen zu können, ist eine hohe Wettbewerbsintensität mit einer möglichst großen Bieterzahl erforderlich. Vergabeverfahren und Verkehrsvertrag sind auch im Hinblick auf diese Anforderung zu gestalten. Die LVS geht davon aus, dass die Beistellung der Fahrzeuge durch den Fahrzeugbereitsteller (Teil I) hier begünstigend wirkt, da für die EVU die nach der Finanzkrise deutlich erschwerte Aufgabe der Fahrzeugbeschaffung und –finanzierung entfällt. Zudem müssen im Verkehrsvertrag klare Vorgaben gemacht und Risiken entsprechend der jeweiligen Einflussmöglichkeiten von EVU und Aufgabenträger zugeordnet werden.

## 2 Art des Vergabeverfahrens

Die Vergabe des Teil II (privilegierte Dienstleistungen nach Anhang I B der VOL/A) soll in Öffentlicher Ausschreibung (nach § 3 VOL/A 2009) und internetbasiert erfolgen.

Eine Unterteilung der Leistung in Lose ist nach Einschätzung der LVS nicht vorteilhaft. Der Großteil der Leistung ist in den langlaufenden Expressverkehren zwischen Hamburg und Westerland sowie den Verstärker-Leistungen zwischen Niebüll und Westerland gebunden, die betrieblich nicht sinnvoll aufteilbar sind. Übrig bleiben die Leistungen für die ergänzende Linie zwischen Itzehoe und Heide, die einen relativ geringen Umfang haben und als ‚Inselbetrieb‘ voraussichtlich nicht wirtschaftlich sind. Etwaige Synergien mit anderen Netzen könnte lediglich einer der potentiellen Bieter herstellen.

Die Angebote werden über das Vergabekriterium ‚Preis‘ anhand eines vorgegebenen Bewertungsschemas bewertet. In früheren Vergabeverfahren wurden die Angebote nach weiteren Kriterien bewertet, wie etwa ‚Fahrzeugqualität‘ und ‚Sitzplatzkapazitäten‘. In der hier vorgesehenen Verfahrensgestaltung mit vorgegebenen Fahrzeugen sind diese Kriterien von den Bietern nicht beeinflussbar und somit keine geeigneten Wertungsaspekte. Die LVS geht davon aus, dass durch die vorgegebenen Fahrzeuge und die Vorgaben des Verkehrsvertrages ein hochwertiger SPNV im Netz West sichergestellt wird.

## 3 Leistungsumfang

Der Fahrplan des auszuschreibenden Verkehrsvertrages orientiert sich im Grundangebot weitgehend am heutigen status quo, so dass der Angebotsumfang ca. 4,2 Mio. Nutz-km p. a. beträgt. Darüber hinaus können zu definierten Konditionen Fahrplanoptionen hinzubestellt werden. Das Grundangebot umfasst folgende Linien:

- RE Westerland – Hamburg-Altona (Stundentakt)
- Halbstundentakt-Verstärker RE Westerland – Niebüll (zu bestimmten Uhrzeiten, s. u.)
- RB Heide – Itzehoe (Stundentakt)

Der RE Westerland – Hamburg wird zwischen Heide und Hamburg-Altona gegenüber dem status quo um 4 bzw. 6 Minuten beschleunigt.

In Glückstadt hat das Land das Recht, mindestens drei Züge morgens in Richtung Hamburg-Altona und vier Züge Abends von Hamburg-Altona aus kommend halten zu lassen. Darüber hinaus ermuntert das Land die Bieter, weitere Züge in Glückstadt halten zu lassen und bietet den Bietern für jeden zusätzlich möglichen Halt einen Wertungsbonus. Der Wertungsbonus auf die jährliche Abgeltung wird wie folgt berechnet:

$$\begin{aligned} \text{„Wertungsbonus“} &= \text{„Anzahl der Züge, die zusätzlich in Glückstadt halten können“} \\ &/ \text{„Anzahl aller Züge“} \\ &* 200.000 \text{ €} \end{aligned}$$

Teile des Wertungsbonus werden ggf. als direkte Leistungsvergütung an die EVU ausgezahlt. Für den Fall, dass all diejenigen Züge in Glückstadt halten, für welche die Bahnsteige ausreichend lang sind, wird darüber hinaus ein zusätzlicher Wertungsbonus in Höhe von 100.000 € gewährt, so dass der Wertungsbonus dann insgesamt 300.000 € p. a. beträgt. Wenn tatsächlich

alle Züge in Glückstadt halten sollen, wären die Bahnsteige auf Kosten des Landes zu verlängern.

Die Bieter sind dabei jedoch verpflichtet, die Mindestwendezeiten<sup>1</sup> sowie die Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen (Taktfahrplan) einzuhalten. Auch werden dem EVU keine zusätzlichen Fahrzeuge zur Verfügung gestellt.

Die Bieter dürfen die Mindestwendezeit in Hamburg für diejenigen Fahrten um 2,5 Minuten reduzieren, für die sie sich verpflichten, in Hamburg den Lokführer zu wechseln.

Darüber hinaus gewährt der Verkehrsvertrag dem Land das Recht, ggf. gegen Erstattung der betrieblichen Kosten Züge in Tornesch halten zu lassen. Dieses Recht gilt unter der Bedingung, dass die Mindestwendezeiten sowie die Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen (Taktfahrplan) eingehalten werden und dass für die Bedienung dieser Halte keine zusätzlichen Fahrzeuge benötigt werden.

Die RB Heide – Itzehoe bietet derzeit in Itzehoe Anschlüsse an die NOB von und nach Hamburg Altona, während in Heide keine attraktiven Anschlüsse in Richtung Westerland bestehen. Zukünftig soll die RB Heide – Itzehoe so ausgerichtet werden, dass in Itzehoe Anschlüsse an die nordbahn Richtung Hamburg Hbf und in Heide Anschlüsse nach Westerland bestehen.

Daneben sind Anpassungen der anzubietenden Kapazitäten an die Nachfrage vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird eine Begrenzung des Halbstundentaktes Niebüll - Westerland für die Wintermonate auf die Hauptverkehrszeit (HVZ) geprüft. Ferner soll die Zuglänge flexibel an die Nachfrage angepasst werden (Stärken bzw. Schwächen der Züge in Niebüll). Zu diesem Zweck sollen die Züge durch den Fahrzeugbereitsteller mit einer Doppelzugsteuerung ausgerüstet werden, die es kurzfristig ermöglicht, einen langen Zug aus zwei Zugteilen zu bilden. Durch die Kombination von Zügen mit 4 bzw. 6 Wagen und zusammengesetzten Zügen mit 10 Wagen soll das EVU flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren und besonders nachgefragte Fahrten insbesondere zwischen Westerland und Niebüll kurzfristig verstärken können. Zugleich sollen damit die Betriebskosten und die Umweltbilanz optimiert werden, indem keine unnötig langen Züge eingesetzt werden.

Das Land hat die Möglichkeit, Züge in Husum stärken und schwächen zu lassen.

Auch eine Verlängerung von Bahnsteigen wird geprüft, damit besonders nachfragestarke Züge zukünftig ggf. mit 12 Wagen fahren können. In Abhängigkeit vom wirtschaftlichen Ergebnis der Ausschreibung sollen zudem Spinterzüge eingeführt werden, die eine attraktive Angebotsverbesserung darstellen und besonders ausgelastete Züge des Taktfahrplans entlasten.

Der Verkehrsvertrag sieht allgemeine Zu- und Abbestellrechte des Landes im Umfang von bis zu +20% und -15% bezogen auf das Grundangebot vor, so dass bei einem günstigen Angebot auch weitere optionale Leistungsausweitungen beauftragt werden können. Insbesondere werden die folgenden Fahrplanoptionen definiert:

---

<sup>1</sup> Die Wendezeit kennzeichnet die Differenz zwischen der planmäßigen Ankunftszeit und der planmäßigen Abfahrtszeit in denjenigen Bahnhöfen, in denen der Zug die Richtung wechselt. In Hamburg-Altona beträgt die Wendezeit mindestens 19 Minuten (Mindestwendezeit), da diese Zeit für das technische Abrüsten des südlichen Führerstands des Zuges, den Übergang des Personals zum gegenüberliegenden nördlichen Führerstand, das technische Aufrüsten des nördlichen Führerstands des Zuges sowie für die Reduktion von Verspätungsübertragungen auf die folgende Fahrt benötigt wird.

- ‚Sylter Strandexpress‘: 2 Sprinterzugpaare Hamburg-Westerland (morgens Richtung Westerland, nachmittags Richtung Hamburg) an Sa+S im Sommer und ggf. an weiteren Tagen während der Sommerferien
- ‚Bettenwechsler‘: Ausweitung des heute bereits samstags im Sommer verkehrenden Sprinterzugs auf weitere Verkehrstage.
- 1 zusätzlicher Zug morgens Husum – Hamburg-Altona und 2 zusätzliche Züge nachmittags Hamburg-Altona – Husum zur direkten Anbindung der Stationen Meldorf, St. Michaelisdonn, Burg und Wilster an Hamburg zur HVZ
- Ausweitung des Halbstundentaktes Niebüll – Westerland im Sommer auf ein ganztägiges Angebot im Sommer bzw. ganzjährig (teilweise inkl. Fernverkehr)
- Frühzug (Sprinter) von Westerland nach Hamburg und nachmittags wieder zurück nach Westerland (ganzjährig)
- Ausweitung der Betriebszeiten abends (ganzjährig)
- Recht des Landes, die Züge anstelle von Hamburg-Altona im ggf. neu zu bauenden Bahnhof Altona-Nord (Diebsteich) oder in Hamburg Hbf beginnen und enden zu lassen, soweit die Infrastrukturkapazitäten und Trassenbelegung in Hamburg dies zulassen.

Ergänzend werden Optionspreise für die Anbindung von Brunsbüttel per Schnellbus (Brunsbüttel – Itzehoe) sowie mit dem Zug (RB Brunsbüttel Süd – Itzehoe) abgefragt.

#### 4 Fahrzeuge und Werkstatt

Wie eingangs erwähnt, werden die Fahrzeuge durch die Paribus-DIF-Netz-West-Bereitsteller GmbH & Co. KG bereitgestellt. Dieser Fahrzeugbereitsteller wird die derzeit von der NOB im Netz West eingesetzten 90 Reisezugwagen übernehmen, 15 moderne Diesellokomotiven sowie voraussichtlich 3 Dieseltriebzüge erwerben und die Fahrzeuge dem zukünftigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu definierten Konditionen zur Verfügung stellen. Die Halterschaft sowie die Instandhaltung der Fahrzeuge obliegen dem EVU.

Das EVU ist verpflichtet, die Sitzpolster, Sitzbezüge, Armlehnen und Klapptische während der Vertragslaufzeit zu erneuern.

~~Das Land prüft in Abhängigkeit von der technischen Umsetzbarkeit und den Kosten, die Fahrzeuge mit folgenden Ausstattungsmerkmalen nachzurüsten:~~

- ~~▪ Monitore für Echtzeit-Informationen~~
- ~~▪ Steckdosen auch an ausgewählten Sitzen in der 2. Klasse~~
- ~~▪ W-LAN (teilweise werbefinanziert)~~
- ~~▪ Tische im vis-à-vis-Bereich~~
- ~~▪ Veränderte Außenfarbe~~

- ~~▪ Ggf. kleinere Anpassungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit.~~

~~Die folgenden Ausstattungsmerkmale sollen aufgrund der Kosten voraussichtlich nicht nachgerüstet werden:~~

- ~~▪ Elektronische Sitzplatzreservierung~~
- ~~▪ Repeater zur Verbesserung des Mobilfunkempfangs~~
- ~~▪ Glastrennwände~~
- ~~▪ Videoaufzeichnung des Fahrgastraums (Die Nachrüstung von Altfahrzeugen wäre vergleichsweise teuer, zudem verkehren alle RE-Züge mit mindestens einem Zugbegleiter).~~

Für die Werkstatt werden Mindestvorgaben definiert. Die Vorgabe bzw. Vorstrukturierung einer optionalen Werkstattübernahme von der NOB konnte bislang nicht mit dieser vereinbart werden.

Der Wechsel auf elektrische Lokomotiven im Falle einer Streckenelektrifizierung oder auf andere innovative Antriebsformen ist auf Wunsch des Landes möglich.

## 5 Tarif und Vertrieb

Das EVU ist verpflichtet, den SH-Tarif sowie den HVV-Tarif anzuwenden und einen bundesweiten Tarif anzuerkennen. Ferner ist das EVU verpflichtet, sich in Fragen der Tarifgestaltung mit dem Land abzustimmen.

Das EVU ist verpflichtet, einen personenbedienten Vertrieb in Westerland, Niebüll, Husum und Heide mit definierten Mindestöffnungszeiten pro Woche sicherzustellen. (Die Sicherstellung eines personenbedienten Vertriebs in Itzehoe, Elmshorn und Hamburg-Altona ist Bestandteil des Verkehrsvertrags in Netz Mitte.)

Unabhängig davon ist das EVU verpflichtet, für jede Station einen stationären Vertrieb (durch Automaten) oder einen Vertrieb in den Zügen sicherzustellen.

## 6 Qualität

Zur Qualitätssteuerung wird das landesweite Qualitätsmanagementsystem (QMS) mit Befragungen zur Kundenzufriedenheit und verdeckten Tests durch einen unabhängigen Gutachter angewendet.

Die RE-Züge werden zu 100% mit einem Kundenbetreuer begleitet (bei Doppeltraktionen je ein Zugbegleiter je Zugteil), die RB Heide – Itzehoe wird tagsüber zu 20% und zwischen 20:00 und 4:59 Uhr zu 100% begleitet.

~~Das Land kann die Zugbegleitquote der RB Heide – Itzehoe optional tagsüber auf 50% erhöhen.~~

Für die Begleitung der RE-Züge durch zusätzliches Personal, das Getränke und kleine Snacks am Platz verkauft, wird ein Wertungsbonus in Höhe von 100.000 € gewährt. (Dieser Service ist nicht kostendeckend darstellbar, trägt aber zum Service und zur subjektiven Sicherheit bei).

Das EVU ist verpflichtet, Echtzeitdaten für ein landesweites Auskunftssystem zu liefern.

Es gilt die nah.sh-Garantie, so dass Fahrgäste bei Verspätungen ab 20 Minuten eine Entschädigung von 50% des Fahrpreises erhalten.

Für Fahrradreisende nach Sylt ist ein Konzept für ein Mietfahrradsystem vorzulegen.

Die Ankündigung des nächsten Haltes erfolgt in Husum und nördlich davon zusätzlich auch in friesischer Sprache.

## **7 Abrechnung**

Die Verkehrsleistung wird als Nettovertrag vergeben, die Chancen und Risiken aus den Fahrgeldeinnahmen liegen somit beim EVU. Um Risikoaufschläge der Bieter und somit unnötig teure Angebote zu vermeiden und um die Anzahl der Bieter zu erhöhen, werden die Erlöse jedoch im 1. Vertragsjahr kalibriert. Im Anschluss liegt das Erlösrisiko innerhalb eines Korridors von +/- 10% in Bezug auf eine vorgegebene Nachfragekurve beim EVU. Bei Nachfrageverläufen oberhalb bzw. unterhalb des 10%-Korridors teilen sich EVU und Land die damit verbundenen Mehr- bzw. Mindererlöse im Verhältnis 30% (EVU) zu 70% (Land).

Bonus- und Malusbeträge aus dem Qualitätsmanagementsystem sind auf 1% bzw. 6% der Abgeltung begrenzt. Für die anteilige Minderung der Abgeltung aufgrund von Zugausfällen und zu geringer Fahrzeugkapazitäten gibt es keine Begrenzung.

Die durch das EVU im Angebot kalkulierten Kosten sowie die Erlösergiebigkeit werden jährlich fortgeschrieben.

Infrastrukturkosten sind durchlaufende Kosten und werden gegen Rechnung der EIU (DB Netz und DB Station&Service) vom Land übernommen.

## **8 Formalia**

Das Land Schleswig-Holstein handelt in dem Vertrag federführend für Hamburg und Schleswig-Holstein.

Das EVU ist Vertragspartner der Reisenden.

Das EVU erhält definierte Exklusivität in Bezug auf vom Land bestellte Verkehre (ist in einem Netto-Vertrag als eine zentrale Kalkulationsbasis für EVU erforderlich; anderenfalls müsste das EVU hohe Risikoaufschläge für erwartete vom Land bestellte Konkurrenzangebote kalkulieren). In Bezug auf ggf. zukünftig bestellte Autozugverkehre Niebüll-Westerland genießt das EVU keine Exklusivität.

Die LVS prüft, einen Betriebsübergang nach BGB § 613a anzuordnen.

Es gilt die Tariftreue gemäß des neuen einschlägigen Landesgesetzes.

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

Das EVU kann in Abstimmung mit dem vorhergehenden EVU einen Probebetrieb durchführen und ist verpflichtet, den Probebetrieb eines nachfolgenden EVU in definiertem Umfang zuzulassen.

Das EVU ist verpflichtet, ein Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS) einzusetzen und dem Land Nachfragedaten zur Verfügung zu stellen.

Das EVU ist verpflichtet, den Fahrgastbeirat zu unterstützen (Teilnahme und Auskünfte) und mit den anerkannten Behindertenverbänden zusammen zu arbeiten (Programm zur Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Fahrgäste, Teilnahme am „Runden Tisch Mobilitätsbehinderter Fahrgäste“ und Schulung der eigenen Mitarbeiter im Umgang mit mobilitätsbehinderten Fahrgästen).

## **9 – Zeitplan**

**Folgender Zeitplan ist vorgesehen:**

**Juli 2014: ————— Veröffentlichung des Verfahrens**

**Dezember 2014: ————— Ende der Angebotsfrist**

**April 2015: ————— Ende der Angebotsauswertung**

**Mai 2015: ————— Zuschlagserteilung**

**Juni 2015 bis Dezember 2016: ————— Vorbereitungszeit für EVU zur Betriebsaufnahme**

LVS Schleswig-Holstein GmbH

Kiel, ~~029.056~~.2014