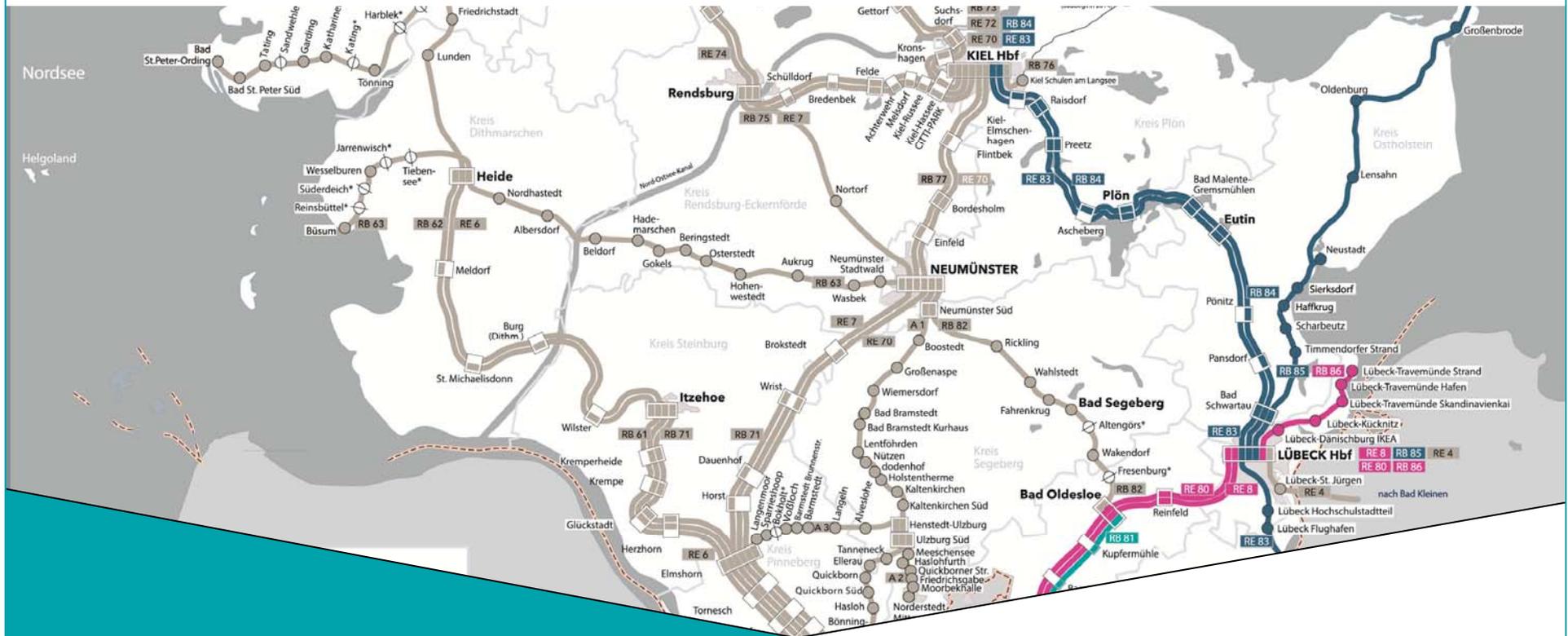


ECKPUNKTE SPNV-VERGABE NETZ OST



NAH.SH

Netz Ost

1. Grundsätzliche Ziele
2. Marktsituation in Deutschland und Schleswig-Holstein
3. Infrastruktur
4. Fahrzeugbedarf
5. Zeitplan Verfahren und Vergabe Netz Nord

Grundsätzliche Ziele:

- Hohe Qualität: heutige Vertragsstandards (Qualität, Fahrzeugqualität,...) mindestens halten
- Niedrige Kosten (Zweitverfahren)
- Benchmarking mehrerer Unternehmen in Schleswig-Holstein/
Wettbewerbsfreundliche Unternehmenslandschaft

Grundsätzliche Fragestellungen:

- Flexibilität in Bezug auf kommende Infrastrukturveränderungen
- Heben der Wettbewerbsrendite
 - Sind Fahrzeuge auch für Wettbewerber beschaffbar?
 - Angemessene Losgrößen?
 - Unterstützung bei Fahrzeugfinanzierung und ggf. –beschaffung

Wettbewerber-Report 2015/2016 (mofair / NEE):

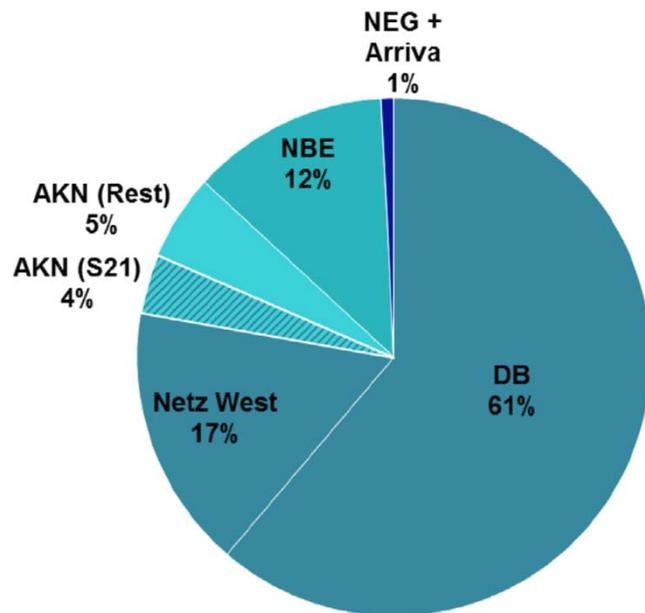
- „kleine Renaissance der Privatbahnen“ (insbesondere NX)
- Zentraler Grund hierfür ist „Marktpflege der Aufgabenträger“

Aber:

- aktueller Trend ist nicht unumkehrbar – „Marktpflege der Aufgabenträger“ bleibt weiter erforderlich (mofair / NEE)
- Vergabeschwerpunkte bis 2020 Süddeutschland und NRW
=> SH abseits des Wettbewerbsgeschehens (Einschätzung NAH.SH)

Mit Netz West 77,8% der Betriebsleistung bei DB AG

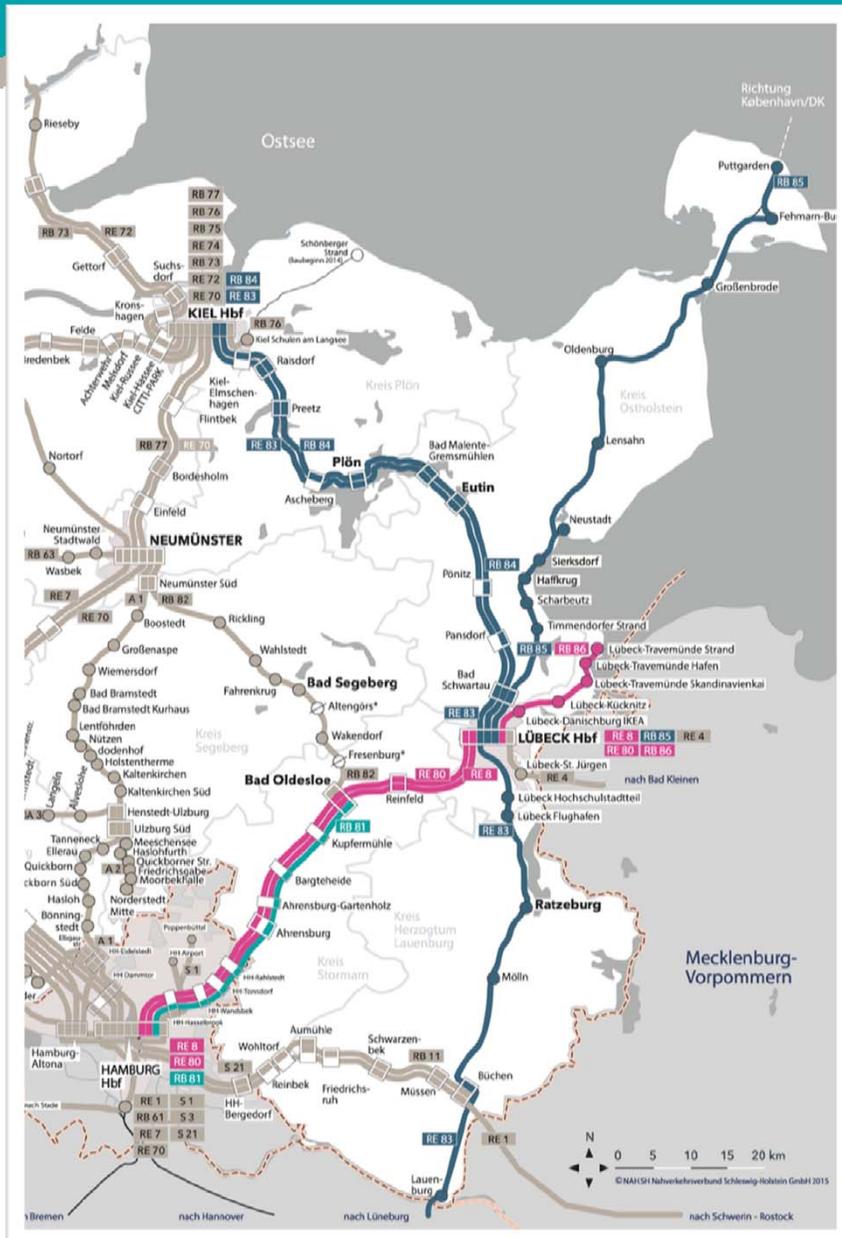
Marktanteile der EVU in Schleswig-Holstein
gemessen in Zug-km, eigene Darstellung



Erwartung zum Wettbewerb in Netz Ost:

- Größtes Netz in SH (ca. 7,1 von 25,5 Mio. Zug-km)
- RB SH als Altbetreiber auf allen Strecken verfügt über gebrauchte Fahrzeuge für Diesel- und Elektronetz
- nicht abschließend geklärte Infrastrukturmaßnahmen
- Beteiligung NBE an zukünftigen Verfahren ungewiss, kein weiteres EVU in räumlicher Nähe

Schwierige Wettbewerbssituation => besondere Herausforderungen für eine wettbewerbsfreundliche Vergabe



Kiel, 14.12.2015, © NAH.SH Schleswig-Holstein

2-3 Lose:

- Dieselnetz: ca. 4,0 Mio. Zug-km
- Elektronetz: ca. 1,5 Mio. Zug-km
- S-Bahnvorlauf: 1 Mio. Zug-km
- (Hamburg –) Aumühle – Büchen wird in Vergabe M-V-Ostseeküste integriert

Geplante Infrastrukturmaßnahmen:

- Ausbau der S4 (Hamburg – Bad Oldesloe): Baubeginn unklar, derzeit über alle PFA frühestens für 2021 geplant
- Hinterlandanbindung zur Festen-Fehmarnbelt-Querung bis Puttgarden und Elektrifizierung der Strecke Puttgarden – Lübeck Hbf vsl. ab 2019
- Streckenausbau Kiel – Lübeck bis vsl. Ende 2018 (2. Ausbaustufe)
- Langfristig Elektrifizierung der Strecke Kiel – Lübeck

Flexible Vertragsgestaltung erforderlich

JEDOCH keine unwägbaren Risiken für EVU

Strecke Kiel - Lübeck

Diesel-VT:



LINT (Alstom),



LINT,



LINT

oder



LINK (PESA)?

- Bevorzugt sind Neufahrzeuge mit Vmax 140 km/h zur Sicherung Betriebsqualität
- Gebrauchtfahrzeuge keine ausreichende Alternative: allein relativ sicherer Zugriff der DB auf ausreichend große Flotte
- LINK mit Zulassungsproblemen; unklar, ob technisch für Netz Ost geeignet

Ziele

- ⇒ Mehr Herstellerwettbewerb: Anreize für Fahrzeugentwicklungen?
- ⇒ Wettbewerb um Betriebsleistung: Unterstützung bei der Fahrzeugfinanzierung, Übernahme Restwertisiken?
- ⇒ Für langfristigen Einsatz energieeffiziente Fahrzeuge (Einsparung von € und CO₂)
- ⇒ Höherer Fahrgastkomfort für Fahrgäste (insbes. Fahrzeugbreite/Sitzabstände)

Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde

- Status quo Betriebskonzept mit Einsatz Doppelstockzüge bedarfsgerecht
- Vermutlich ausreichender Herstellerwettbewerb bei Triebwagenkonzepten
- gebrauchte Fahrzeuge für Wettbewerber faktisch nicht erhältlich
- nach Elektrifizierung ggf. Einbindung Strecke Lübeck – Neustadt in das E-Netz => Nachbestelloption für 2-3 Züge und Leistung
- Nachteile Lok-Wagen-Konzepte ggü. Dosto-Triebwagen: höherer Platzbedarf, kein Stärken/Schwächen, kaum Herstellerwettbewerb



Bombardier Twindexx



Stadler KISS



Siemens Desiro HC



Skoda

S-Bahn-Fahrzeuge für Vorlauf S4

Bombardier, BR 490

2-System-Fahrzeuge für S-Bahn Hamburg

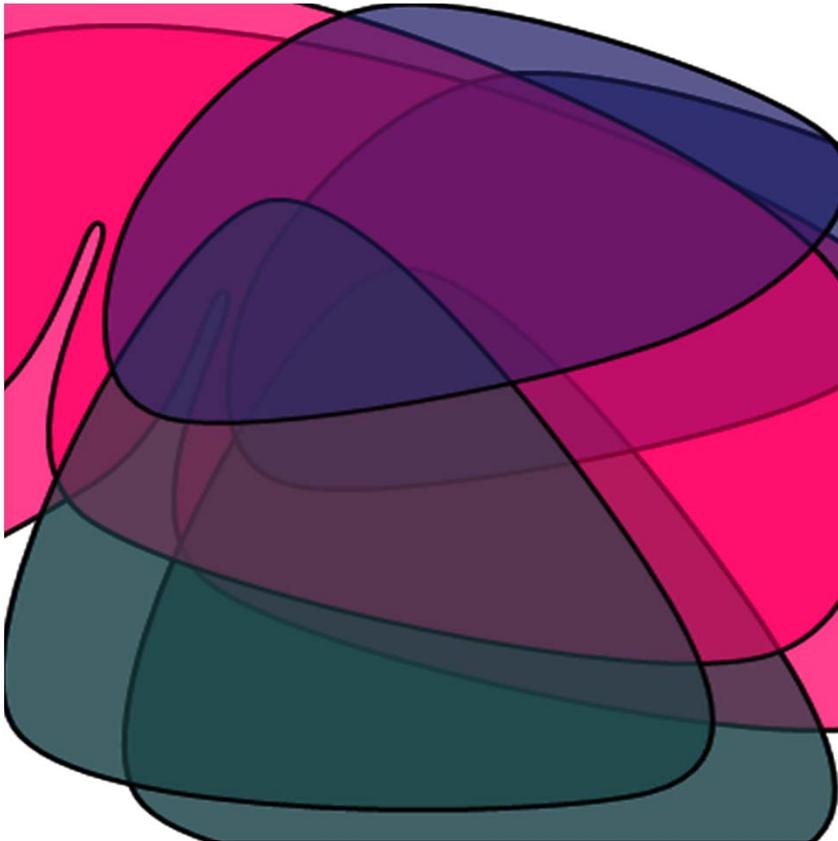
- Verkehrsvertrag HH / S-Bahn enthält Beschaffungsoption für 28 Fz zu S4 Ost
- Fahrzeugkosten relativ günstig
- Sitzplatzkapazitäten bei RB-Betrieb mit 2-4 Zügen je Stunde ausreichend
- Mit Hamburg und S-Bahn abstimmen, ob Option auch unter veränderten Vorbedingungen (Vorlaufbetrieb ohne Infra-Ausbau) gezogen werden kann
- Lieferfrist: frühestens Dez. 2021(!)
- Plan B: Dosto-Fz wie E-Netz?
Gebraucht-Fz mit variabler Vertragskündigung für S4 Ost?



	2015				2016				2017				2018				2019				2020							
	03/	06/	09/	12/	03/	06/	09/	12/	03/	06/	09/	12/	03/	06/	09/	12/	03/	06/	09/	12/	03/	06/	09/	12/				
Interne Vorgespräche/Abstimmung MWAVT	■	■	■	■																								
Markterkundung					■																							
Erstellung Vergabeunterlagen				■	■																							
Abstimmung/Einsicht in Vergabeunterlagen						■																						
Verfahren bis Angebotsfrist							■	■	■																			
Angebotsprüfung & Entscheidung Ausschüsse									■																			
Puffer für Nachprüfung/Zuschlag										■																		
Vorlauf für Bau Neufahrzeuge													■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Betriebsaufnahme																												■

- Engpass ist die Beschaffung von Neufahrzeugen: es sollten mind. 36 Monate angesetzt werden
- Vergaben Netze Ost und Nord nahe beieinander (Betriebsaufnahmen 2019/2021 oder jeweils bis zu + 2 Jahre)
=>Kombination Vergabe Netz Ost / Netz Nord?
- Gutachten Fahrzeugbeschaffung
- Konzept Videoaufzeichnung

Mobilitätskonzepte über Grenzen hinweg



Mitarbeit/Beteiligung der NAH.SH

- Stadt-Umland-Kooperationen (Regionalbudget)
- Klimaschutz(teil-)konzepte (BMUB)
- Aktiv Regionen (EU/ELER)
- weitere Bundesprojekte (BMVI, BMBF, BMEL)

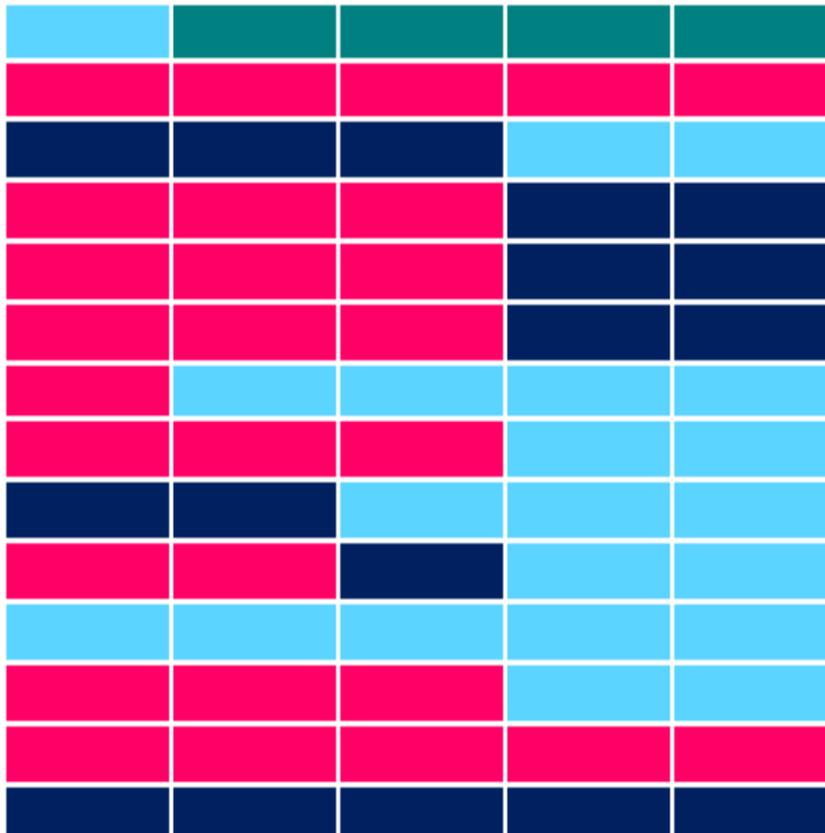
Handlungsperspektive

- ÖPNV als Rahmen bzw. Basis
- Überschneidungen zu Schnittstellen
- Parallelität zu Schwerpunktbildung

Potentiale

- Fuß- und Radverkehr z.B. „Letzte Meile“
- Tourismus und ÖPNV
- Ruhender Verkehr als Stellschraube
- Kommunikation Umweltverbund allgemein

Mobilitätskonzepte über Grenzen hinweg



→ Ziel: Projektabstimmung

Mitarbeit/Beteiligung der NAH.SH

- Stadt-Umland-Kooperationen
- Klimaschutz(teil-)konzepte (BMUB)
- Aktiv Regionen (EU/ELER)
- weitere Bundesprojekte

Handlungsperspektive

- ÖPNV als Rahmen bzw. Basis
- Überschneidungen zu Schnittstellen
- Parallelität zu Schwerpunktbildung

Potentiale

- Fuß- und Radverkehr z.B. „Letzte Meile“
- Tourismus und ÖPNV
- Ruhender Verkehr als Stellschraube
- Kommunikation Umweltverbund allgemein

... ist variantenreich!



Fahrzeug

- max. 8-Sitzer
- hier barrierefrei

Fahrer

- ehrenamtlich
- kleiner „P-Schein“

Verein

- ehrenamtliche Aktive
- Ziel: „Dorfbelebung“

ÖPNV-Ergänzung

- meist (neue) Linie nach PBefG
- zeitliche und räumliche Verdichtung

Tarif

- Unterschiedliche Regelungen in Deutschland
- Unterschiedliche Stufen der Integration

Wer ist beteiligt?

Aufgabenträger

Kreise
kreisfreie Städte

Land

NAH.SH

Genehmigungsbehörden

§ 3
Zuständigkeit der Kreise
und kreisfreien Städte

Zuständigkeitsverordnung

Verkehrsunternehmen

Bus-VU

EVU

N-SH



BürgerbusVereine

 *pro bürgerbus
schleswig-holstein*



Weitere (indirekte) Partner



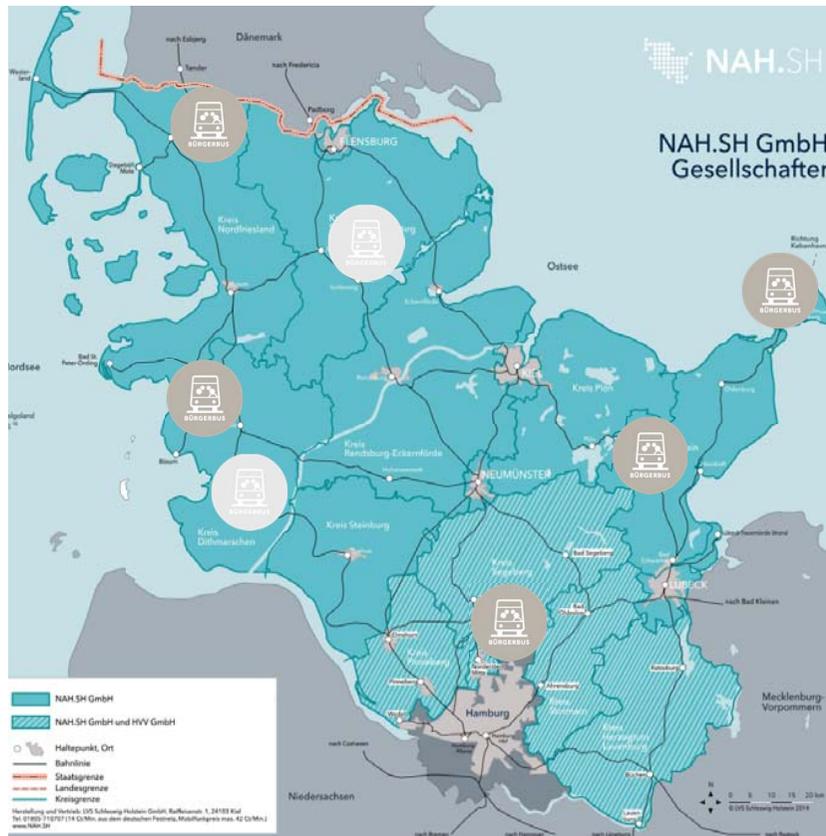
AktivRegion
Schleswig-Holstein

SHGT
Schleswig-Holsteinischer
Gemeindetag

Städteverband
Schleswig-Holstein

Gemeinsame Basis: Personenbeförderungsgesetz

Was passiert im Land?



Bestandsanalyse

- Drei Vereine mit laufenden Betrieb
 - Zwei Vereine mit Betrieb in Planung
 - Ein Amt mit laufenden Betrieb
 - Eine Initiative mit Förderantrag (AR)
- viele weitere Initiativen und „Hoffnungen“

Rolle der Kreise/kreisfreien Städte

- Aufgabenträger des ÖPNVs
- Anträge aus Fraktionen zur Förderung
 - Verwaltung beauftragt zur Richtlinienerstellung
 - Unterschiedliche Mittelherkunft (teilw. FAG § 15)

Rolle des Verbundes/der NAH.SH GmbH

- Austausch/Vermittlung/KnowHow über die Gebietskörperschaftsgrenzen hinaus

