

Teilnehmer	Staatssekretär Dr. Thilo Rohlfs (MWVATT), Dr. Andreas Tietze, Holger Busche(bei Bündnis90/Die Grünen), Kai Vogel (SPD), Kay Richert (FDP), Bernhard Wewers, Petra Coordes, Burkhard Schulze, Lukas Knipping und Daria Majewska (alle NAH.SH), Herr Stefan Barkleit (ProBahn)
Gäste	Christian Sörensen (MWVATT), Dr. Andrea Schrage-Möller (MWVATT), Julian Düll (MWVATT) Jantje-Gesine Schmidt (FiMi), Tobias Zimmermann (KPMG), Michael Köhler (KPMG)
Datum	24. Juni 2019
Ort	NAH.SH, Konferenzraum 4. OG

Herr Dr. Tietze eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Teilnehmer. Als Gast begrüßt er Frau Jantje-Gesine Schmidt vom Finanzministerium vor sowie die Gutachter der Firma KPMG.

Herr Wewers begrüßt alle Teilnehmer und entschuldigt sich für die Terminverschiebung.

Herr Vogel bittet um Informationen zum Stand der S21.

Herr Dr. Rohlfs informiert, dass er auf Grund eines weiteren Termins die Sitzung um 14:20 Uhr verlassen muss und stellt **Frau Dr. Schrage-Möller** vor, die im MWVATT künftig unter anderem die Schnittstelle zur NAH.SH übernehmen wird.

TOP 1: KPMG Gutachten

Herr Dr. Tietze begrüßt Herrn Köhler und Herrn Zimmermann der Firma KPMG und bedankt sich für die Bereitschaft, das Ergebnis des Gutachtens zur Weiterentwicklung der NAH.SH vorzustellen. Herr Dr. Tietze weist auf die Vertraulichkeit des Gutachtens hin, diese beziehe sich auf die Angaben der Benchmark-Unternehmen.

Herr Köhler KPMG erläutert, dass das Projektvorgehen in Arbeitspakete unterteilt sei.

1. Analyse der NAH.SH Aufgabenevaluation
2. Vergleich mit anderen Nahverkehrsverbänden
3. Steuerung der NAH.SH
4. Personalbedarf und Vorschläge zur Weiterentwicklung.

Als ein zentrales Ergebnis kann festgestellt werden, dass die NAH.SH GmbH nach Abgleich der vertraglich definierten mit den tatsächlich wahrgenommenen Aufgaben ihre Aufgaben weder über- noch untererfüllt.

Der Vergleich mit 6 anderen Verbänden bzw. Aufgabenträgergesellschaften analysierte folgende Punkte:

- Organisation und Aufgabenspektrum
- Personalausstattung
- Verkehrsleistungen
- Finanzmittel.

Herr Vogel fragt, welche Kriterien es für die Auswahl für den Vergleich mit anderen Verbänden/Verbundgesellschaften gäbe. **Herr Köhler** informiert, dass als Auswahlkriterien

Zuständigkeiten, Verbundgröße, Raumstruktur, Verkehrsstruktur und Verkehrsleistungen herangezogen wurden. Auf die Frage von **Herrn Vogel**, ob nach Einschätzung von KPMG die NAH.SH auch die Verwaltung der Infrastruktur übernehmen solle, informiert **Herr Köhler**, dass dieses Thema nicht Gegenstand der Untersuchung gewesen sei. Des Weiteren hinterfragt **Herr Vogel**, was sich hinter dem Qualitätsmanagementsystem verbirgt. **Herr Köhler** erklärt, es bedeute Schienen und Stationen direkt mit dem Qualitätsmanagementsystem zu verknüpfen und zu sanktionieren und dies als neue Aufgabe vorzuziehen.

Herr Zimmermann erläutert zentrale Ergebnisse des Vergleichs. Bezüglich Personalausstattung und Budget ist die NAH.SH die kleinste der Gesellschaften. Gute Vergleiche waren mit NVV (Nordhessischer Verkehrsverbund), NASA (Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt und VVO (Verkehrsverbund Oberelbe) möglich. In dieser Vergleichsgruppe schneidet die NAH.SH GmbH sehr gut ab: Die meisten Mittel pro betrieblicher Kosteneinheit werden durch die NAH.SH bewirtschaftet. In der engeren Vergleichsgruppe erzeugt das Unternehmen pro eingesetztem Personal die meisten Personenkilometer im SPNV. Der Vergleich bestätigt der NAH.SH insgesamt ein sehr effizientes Arbeiten.

Die NAH.SH kann ihre aktuellen Aufgaben mit einem Personalbestand vom 31,5 fest und 6,6 temporär beschäftigten Vollzeitäquivalenten (VZÄ) nur mit qualitativen Defiziten und ansteigender Bearbeitungsverzögerung sowie durch andauernde Mehrarbeit erfüllen. Überflüssige Aufgaben konnten nicht identifiziert werden.

Um die nötige Qualität und Quantität der Leistungserbringung innerhalb der Regelarbeitszeiten sicher zu stellen, empfiehlt der Gutachter einen moderaten Personalaufwuchs um 8,1 Stellen bis 2020.

Herr Wewers fügt hinzu, dass die Einschätzung der Personalbedarfe durch das MWVATT bzw. die Arbeitsgruppe der kommunalen Gesellschafter für die NAH.SH nicht in allen Punkten nachvollziehbar gewesen sei. Ein Abgleich der von NAH.SH, MWVATT und kommunalen Gesellschaftern benannten Personalbedarfe wäre aus Sicht der NAH.SH notwendig gewesen, um sicherzustellen, dass alle Beteiligten ein gleiches Verständnis über die jeweilige Tätigkeit haben. Dies müsse im weiteren Prozess nachgeholt werden. Insgesamt bedankt **Herr Wewers** sich jedoch für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit KPMG.

Herr Dr. Tietze bedankt sich bei den Gutachtern für ihre gute Arbeit. **Herr Dr. Rohlf**s ergänzt, dass im nächsten Schritt eine Arbeitsgruppe die Umsetzung der Ergebnisse vorbereiten wird.

TOP 2 Wettbewerbskonzept

Herr Schulze veranschaulicht an Hand der Folien die aktuelle Situation im SPNV.

- Der SPNV sei in Deutschland durch Wettbewerb seit 1996 moderner und attraktiver geworden
- DB AG habe derzeit einen Marktanteil von 72% (Zug-km) bei ca. 660 Mio. Zug-km/Jahr.
- Heute gäbe es einen leidlich funktionierenden Markt mit einer überschaubaren Zahl von Akteuren.

Zwar habe man in der Vergangenheit gute Erfahrungen mit sinkenden Preisen, Neufahrzeugen, besserer Qualität und mehr Fahrplanleistung machen können, allerdings habe man auch mit

Qualitätsproblemen zu kämpfen. Des Weiteren sei Schleswig-Holstein ein kleines Bundesland in Randlage. Es würde zunehmend schwieriger, Bieter für den „echten Norden“ zu interessieren.

Weiterhin haben die Themen Qualität, Digitalisierung und der Wunsch nach mehr Einfluss auf den Tarif seit 1996 an Bedeutung zugenommen. Es muss geprüft werden, ob die bisherige Vertragsstruktur alle Anforderungen angemessen abbildet.

Als nächstes erläutert **Herr Schulze** den „idealen Verkehrsvertrag“.

Der ideale Verkehrsvertrag definiere den „output“ möglichst funktional und setze global steuernde Anreize für eine hohe Qualität. Er definiere den input gar nicht oder so wenig konkret wie nötig. Im „idealen Verkehrsvertrag“ behält das Unternehmen die Fahrgeldeinnahmen und hat einen hohen Anreiz, die Fahrleistung mit hoher Qualität zu erbringen und Tarif und Vertrieb immer weiter zu optimieren.

Die Praxis zeigt jedoch, dass der „ideale Verkehrsvertrag“ so nicht gelebt wird. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen äußern vermehrt den Wunsch nach konkreten Vorgaben und nach der Risikoübernahme seitens der Aufgabenträger. Momentan prüfe die NAH.SH die Umstellung auf Bruttoverträge (Fahrgelderlösrisiko beim Aufgabenträger). Im Gegensatz zum Nettovertrag habe dann der Aufgabenträger direkten Einfluss auf den Tarif. Die Höhe und Vorgaben von Vertragsstrafen sollten ebenfalls gut austariert sein. Zwar seien Vertragsstrafen ein gutes Mittel für Qualitätssteuerung, allerdings könnten hohe Pönalen zu einer geringen Bieterzahl führen. Daraus resultieren eventuelle Monopolpreise des verbleibenden Bieters. Für die nächsten Vergabeverfahren empfehle sich eine Loslimitierung, um Bieter zu motivieren.

Herr Dr. Tietze fragt, was der Nettovertrag für die Anpassung der Fahrzeugkapazität bedeutet. **Herr Wewers** antwortet auf die Frage, dass es keine Änderung gäbe, denn schon im Vorfeld würde die NAH.SH absichern, dass bei bestimmten Fahrgastzuwächsen die notwendigen Fahrzeugausweitungen finanziert würden.

Herr Dr. Tietze bedankt sich bei der NAH.SH für den Einstieg in die Diskussion. Abschließend zu diesem Thema bittet er darum, hinsichtlich der Fragestellungen zur Trassenvergabe das Thema „Autozug Sylt“ noch einmal aufzubereiten.

TOP 3 Themen der Mitglieder des Landtages

Ahrenviölfeld

Herr Knipping erläutert, dass um die Taktnoten in Husum nicht zu gefährden, derzeit eine Verlängerung der Fahrzeit durch einen zusätzlichen Halt in Ahrenviölfeld fahrplantechnisch nicht möglich sei. Ein externes Gutachten wurde angefertigt. **Herr Busche** stellt die Frage, ob XMU etwas daran ändern würde. **Herr Knipping** erklärt, dass XMU zwar dafür Sorge, dass Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die schneller beschleunigen können, aber die Fahrzeiteinsparungen dadurch minimal seien und nicht ausreichen würden. Sollte man auf dieser Strecke schneller fahren können, so wären zusätzliche Halte denkbar. Derzeit fänden Gespräche mit der DB Netz zum Thema Bahnübergänge (technische Sicherung oder mögliche Auflösungen) statt und ein politischer Auftrag für schnelleres Fahren (120 km/h) sei bereits mit dem Koalitionsvertrag erteilt.

Herr Schulze merkt an, dass man in jedem Fall überlegen solle, wie man Fahrzeitenpuffer sinnvoll verwendet (zusätzliche Halte oder Abfedern von Qualitätsengpässen).

Man einigt sich darauf, nochmal alles Mögliche für die Bahnstrecke aufzubereiten und dann zu entscheiden was weiterhin passieren soll.

Kiel-Schönberger Strand

Herr Knipping schildert, dass nachdem die AKN eine Kostenerhöhung festgestellt und neue Kosten aufgerufen habe, der Nachweis einer Kostensicherheit und die Anpassung der Wirtschaftlichkeitsberechnung gefordert waren. Dabei sollten Einsparmöglichkeiten untersucht werden. **Herr Dr. Tietze** fragt nach der Höhe der Mehrkosten und ob infrastrukturell noch Anpassungsmöglichkeiten da seien. **Herr Knipping** erklärt, das Angebot bleibe gleich, allerdings würde die strikte Taktsystematik etwas aufgeweicht werden.

Auch im neuen Konzept würden alle Kreuzungsbahnhöfe gebraucht werden.

Semesterticket

Nachdem dieses Projekt mit Unterzeichnung der Verträge erfolgreich auf umgesetzt wurde, wünscht **Herr Dr. Tietze** eine gemeinsame Runde um das Thema „Tarif“ zu konkretisieren. Man einigt sich auf den nächsten regulären Termin des VP-Beirates am 20.11.2019. Die Kurzfassung des „Wiener Modells“ sollen die Mitglieder des Landtages schon vorab erhalten.

S21

Herr Vogel fragt, was als nächstes passieren soll. **Herr Sörensen** erklärt, der nächste Schritt sei ein Planfeststellungsverfahren. Spezielle Fragen wird **Herr Vogel** mit **Frau Dr. Jakob** klären.



Bernhard Wewers, Kiel, den 25.7.2019

Geschäftsführer der NAH.SH

Anlagen

Teilnehmerliste

Wiener Modell_Zusammenfassung

Wettbewerbskonzept_Präsentation