

---

<b>Thema</b>	Verkehrspolitischer Beirat der LVS
<b>Teilnehmer</b>	Frau Poersch, Frau Dr. Zieschang, Frau Coordes Herren Arp, Harms, Kumbartzky, Schröder, Thoroe, Dr. Tietze, Sörensen, Wewers
<b>Datum</b>	15.12.2011
<b>Ort</b>	Schleswig-Holsteinischer Landtag, R. 342

## 1. Grundsätzliche Zusammenarbeit im Beirat

Herr Schröder begrüßt die Teilnehmer zur zweiten Sitzung des verkehrspolitischen Beirates der LVS und erteilt Herrn Arp das Wort, der vor dem offiziellen Teil der Sitzung um Klärung grundsätzlicher Sachverhalte bat.

Herr Arp kritisiert, dass er nicht ausreichend über die Inhalte der Ausschreibung der Verkehrsleistungen „Netz Mitte“ informiert wurde. Dies würde mit dem Gedanken des verkehrspolitischen Beirates kollidieren, der nur dann arbeiten könne, wenn alle Informationen vorlägen. Herr Arp verdeutlicht, dass er sehr erbost war, als er durch die Presse bzw. durch Dritte erfahren habe, dass es im Zuge der Vergabe der Leistungen des Netzes Mitte zu einer Änderung der Haltekonzeption in Glückstadt komme und dass die Reaktivierung der Strecke Kellinghusen – Wrist geplant sei. Als Abgeordneter dieser Region wäre er gerne über diese Punkte informiert gewesen, um auf Anfragen vorbereitet zu sein. In diesem Zusammenhang stellt Herr Arp die Sinnhaftigkeit des verkehrspolitischen Beirates in Frage und schließt einen Austritt aus dem Beirat auch in Abstimmung mit der FDP nicht aus.

Herr Wewers weist darauf hin, dass die LVS die Ausschreibungsverfahren vorbereite und durchführe. Die Inhalte der Ausschreibung werden durch das MWV beschlossen. Dies betrifft auch das in der Ausschreibung abgefragte optionale Angebot einer Bedienung des Streckenabschnittes Kellinghusen – Wrist, sowie die Neukonzeption der Halte in Los B (Itzehoe – Hamburg), die eine Änderung der Bedienung Glückstadts durch die Züge der NOB (Hamburg – Westerland) nach sich zieht. Er bedauert, dass es versäumt wurde, Herrn Arp über die seinen Wahlkreis betreffenden Planungen zu informieren und entschuldigt sich dafür.

Frau Dr. Zieschang weist darauf hin, dass das Ausschreibungsverfahren „Netz Mitte“ bereits vor der Gründung des verkehrspolitischen Beirates (*erste Sitzung am 25.05.2011*) gestartet sei. Eine Änderung der Inhalte wäre zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich gewesen.

In der Diskussion über die Funktion des Beirates sind sich die Teilnehmer einig, dass man sich als beratendes Gremium versteht. Herr Dr. Tietze weist in diesem Zusammenhang daraufhin, dass sich dieser neue Prozess erst noch entwickeln müsse.

Frau Dr. Zieschang ergänzt, dass die Funktion des Wirtschaftsausschusses, in dem ausschreibungsrelevante Dinge beschlossen werden müssten, und die Rolle des verkehrspolitischen Beirates nicht vermischt werden sollten.

## 1. Wettbewerb im SPNV

Nach dieser Aussprache stellt Herr Wewers die zu überprüfenden Eckwerte für die nächsten Ausschreibungen vor. Alle aufgeführten Punkte können das Bieterverhalten beeinflussen. Somit ist die Variante zu bevorzugen, die es möglichst vielen Bietern ermöglicht, an dem Verfahren teilzunehmen und ein möglichst wirtschaftliches Angebot zu erhalten. Dabei müssen alle Punkte, auch die bisherigen Qualitätsstandards, auf den Prüfstand. Das Ergebnis der Diskussionen und das überarbeitete Wettbewerbskonzept des Landes wird Teil des nächsten LNVP 2013 bis 2017.

Auf die Frage von Herrn Dr. Tietze ob und wenn ja welche Möglichkeiten es gibt, in der Ausschreibung Vorkehrungen zur Vermeidung von „Streikschäden“ für eine Region zu treffen, erläutert Herr Wewers, dass die Einflussmöglichkeiten des Landes hier sehr gering seien. Es könne z. B. durch die Anordnung eines Betriebsüberganges für die Arbeitnehmer etwas mehr Sicherheit erreicht werden. Die damit ggf. verbundenen Nachteile (z. B. Mehrkosten, Unterschiedliches Tarifniveau innerhalb eines Unternehmens) sind dagegen abzuwägen. Und auch ein Betriebsübergang vermeide keinen Streik. Ein Streikverbot könne man nicht zur Auflage eines Verkehrsvertrages machen.

Die nächste Ausschreibung „Netz West“ (Hamburg – Westerland) soll in 2012 starten. Der bisherige Vertrag des Landes mit der NOB enthält eine Wiedereinsatzgarantie für die Waggon. Die Auswahl der Lokomotiven ist in diesem Netz besonders anspruchsvoll. Derzeit werden Vor- und Nachteile einer getrennten Ausschreibung (Vorhaltung der Lokomotiven sowie Fahrzeuge und Durchführen der Fahrleistung) im Vergleich zu einer klassischen Ausschreibung (Ausschreibung der Fahrleistung inkl. Fahrzeug- und Lokomotivenbeschaffung) geprüft.

Abschließend erläutert Herr Wewers anhand der Folien den aktuellen Sachstand im Verfahren „Netz Mitte“. Aufgrund unwirtschaftlicher Ergebnisse erfolgte im November 2011 eine Teilaufhebung, wodurch sich das Verfahren etwas verzögerte. Das Land will vsl. Anfang 2012 die Leistungen des Loses A und im März das Los B vergeben.

## 2. Nächster Termin

Es wird vereinbart, die einzelnen Eckpunkte für kommende Ausschreibungsverfahren und speziell für das nächste Verfahren „Netz West“ im Rahmen der nächsten Sitzung vertiefter zu erläutern und zu diskutieren. Als Termin wird Februar/März 2012 avisiert. Zur Vorbereitung erhalten die Sitzungsteilnehmer eine Unterlage.

19.12.2011



Bernhard Wewers

Anlage: Präsentation



# **Verkehrspolitischer Beirat der LVS**

## **Zweite Sitzung am 15.12.2011**

### **Wettbewerb im SPNV**

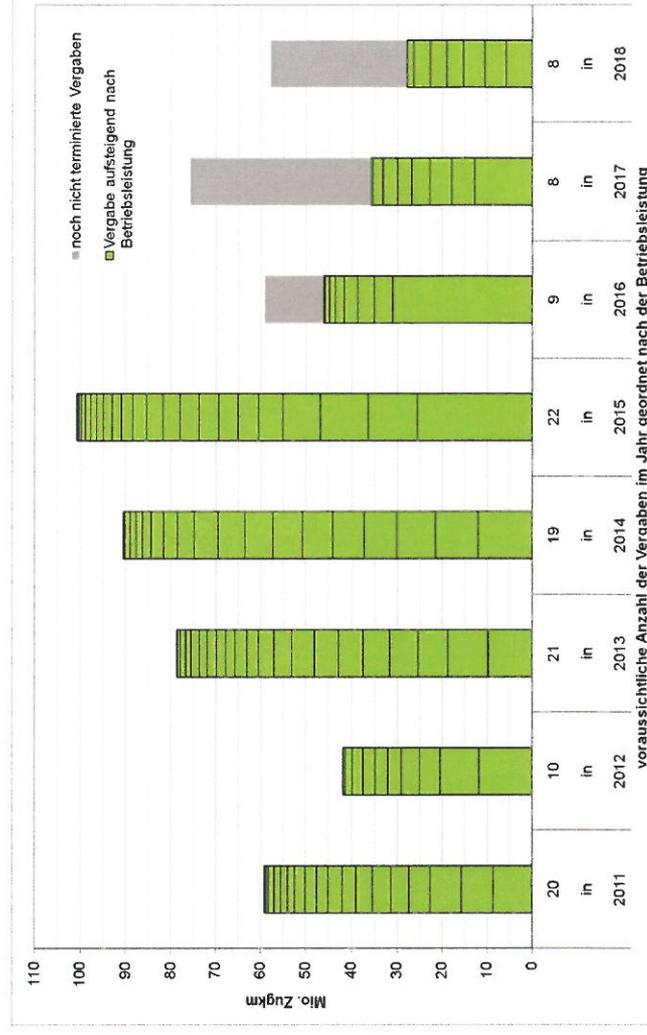
1. Aktuelle Ausschreibung Netz Mitte
2. Eckwerte zukünftiger Ausschreibungen

## Bundesweite Entwicklungen seit 1996



**nah.sh**  
Der Nahverkehr

- Finanzkrise 2008 und Rückgang der Bieterzahl
- 15 Jahre Regionalisierung und 10 Jahre Wettbewerb
- 2. Welle und „Vergabewelle“ 2013 ff.
- Urteil BGH zu Direktvergabe 2011
- Revision Regionalisierungsmittel

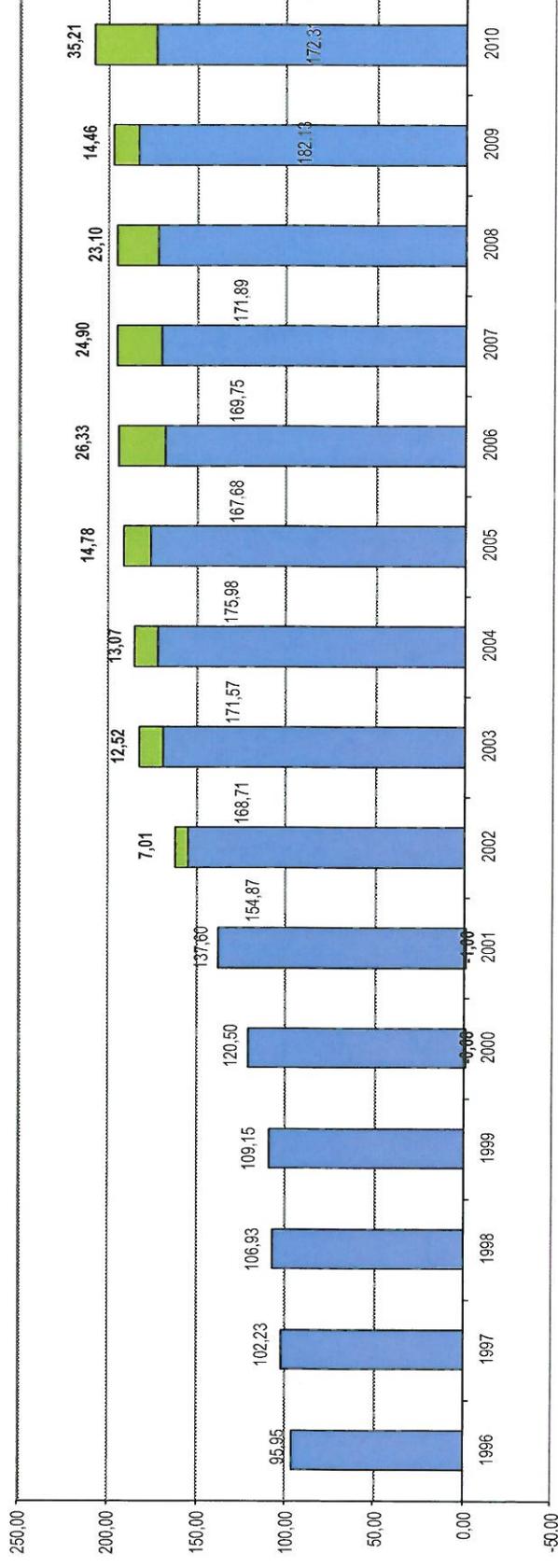


# Einsparungen durch Wettbewerb



Investiert in:

- Ausbau Stationen und Strecken
- Ausbau Bahn-Bus-System
- Schleswig-Holstein-Tarif
- nah.sh-Garantie



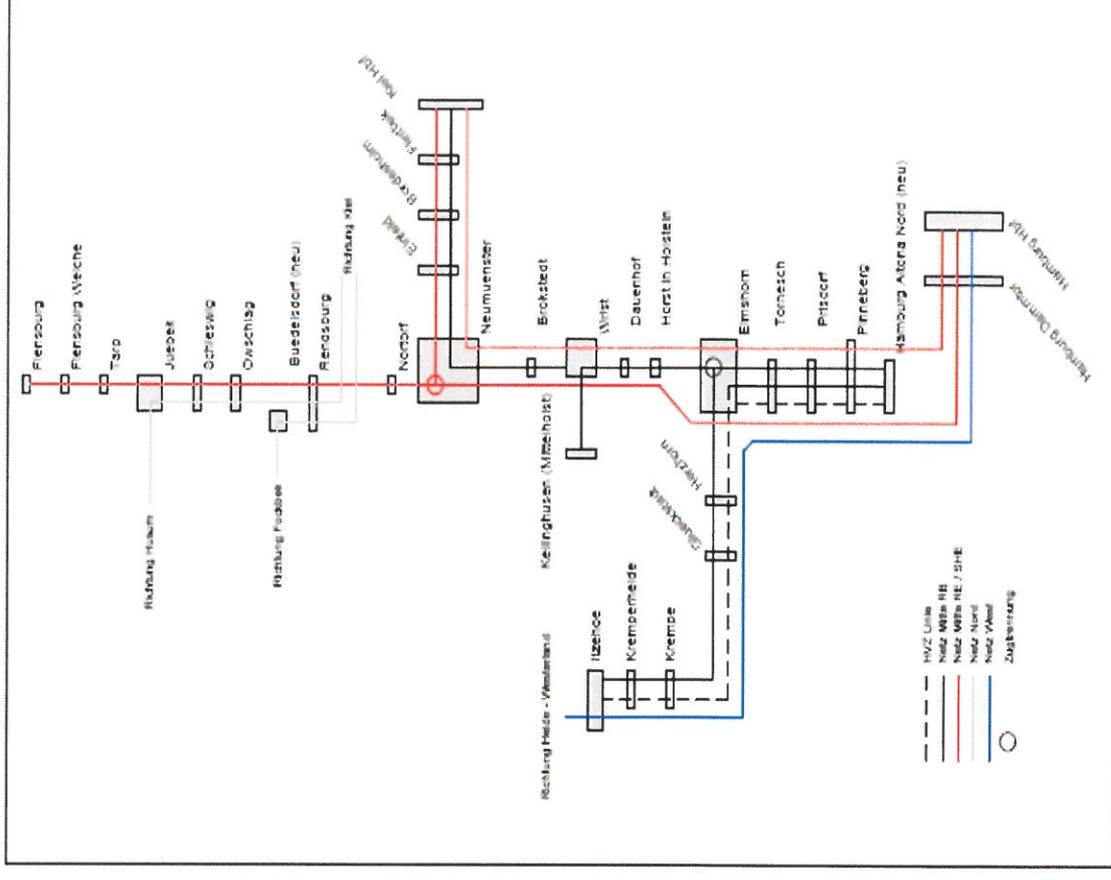
# Ausschreibung Netz „Mitte“



**nah.sh**  
Der Nahverkehr

- Los A**
- Stundentakt Hamburg – Flensburg
  - Halbstundentakt Hamburg – Kiel
- Los B**
- Stundentakt Kellinghusen – Wrist – Elmshorn – Hamburg Altona
  - Halbstundentakt Itzehoe – Hamburg in der Hauptverkehrszeit (sonst Stundentakt)

13 Jahre Laufzeit der Verkehrsverträge  
Wiedereinsatz- u. Kapitaldienstgarantie  
Risikoteilung Erlöse



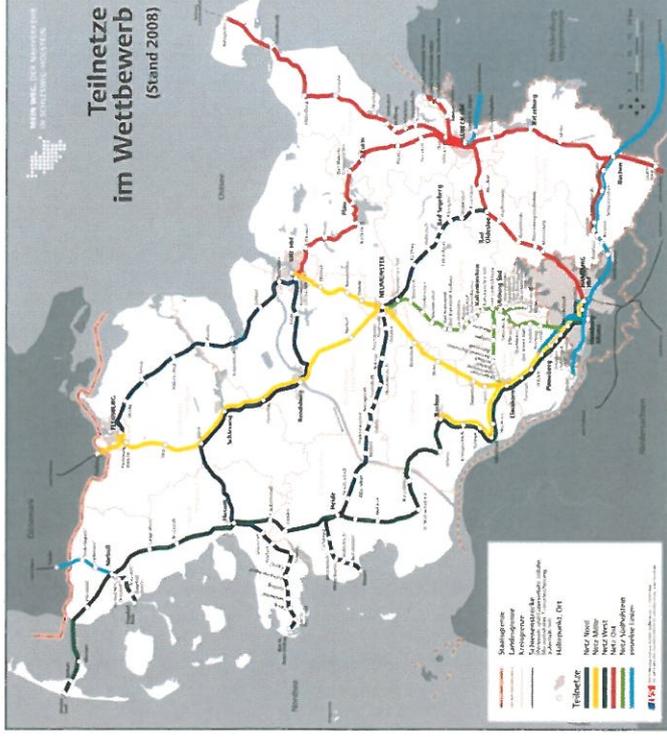
- Vergabeverfahren nach VOL/A im Auftrag des MWV seit 18.12.2010
- 1. Runde Verhandlungen zur Fahrzeug- und Werkstattfinanzierung
- Drei Angebote DB AG, NBE, NOB am 11.8.2011
- Angebote für Los B bzw. Loskombination A+B über Erwartungswert
- 2. Runde Sondierungsgespräche zur Ermittlung von Einsparmöglichkeiten im Los B
- Teilaufhebung Los B und Loskombination A+B
- Vergabe Los A im Januar 2012 geplant
  - Vergabeempfehlung LVS
  - Entscheidung MWV
  - Zustimmung W.A. und F.A. am 25.1.2012
- Vergabe Los B im März 2012 geplant
  - Vergabeempfehlung LVS
  - Entscheidung MWV
  - Zustimmung W.A. und F.A.
- Betriebsbeginn Dezember 2014

# Eckwerte zukünftiger Ausschreibungen



**nah.sh**  
Der Nahverkehr

- **Wettbewerbsentwicklung in Deutschland und Europa**
- **Aktualisierung Wettbewerbskonzept Schleswig-Holstein von 2001**
- **Überprüfung der Eckwerte:**
  - Fahrzeugpool oder Einsatz- und Kapitaldienstgarantien
  - Netto- oder Bruttovertrag
  - Angebot und Produkte
  - Laufzeit der Verkehrsverträge
  - Tarifverträge Personal
  - Betriebsübergang Fahrzeuge und Personal
  - Standards (Begleitquote, gebrauchte Fahrzeuge, QMS, Kapazitäten,...)
  - Marketing
- **Überprüfung Teilnetze und Zeitplan**
- **Ergebnisse im vierten LNVP 2013 bis 2017**



# Ausschreibung Netz „West“



**nah.sh**  
Der Nahverkehr

- Verkehrsvertrag NOB bis Dezember 2015
  - Wiedereinsatzgarantie für 90 Waggons
  - Zwei Loktypen im Einsatz: Vossloh und Siemens der NOB
  - Eigene Werkstatt der NOB in Husum
- 
- Prüfung der Optionen:
    1. Getrennte Ausschreibung Vorhaltung Fahrzeuge und Verkehrsleistung
    2. Integrierte Ausschreibung Fahrzeuge und Verkehr
  - Start des Verfahrens 2012
  - Betriebsbeginn Dezember 2015

