

Thema	Verkehrspolitischer Beirat der LVS
Teilnehmer	Abgeordnete Frau Poersch, Frau Sellier, Abgeordnete Herren Hamerich, Harms, Kumbartzky, Schröder, Thoroë, Dr. Tietze Herr Sörensen, MWV Herren Schulze, Fiedel, Wewers, LVS
Datum	22.02.2012
Ort	Schleswig-Holsteinischer Landtag, R. 342

Herr Schröder begrüßt die Teilnehmer zur dritten Sitzung des verkehrspolitischen Beirates der LVS, in dem zwei Themen von der LVS und ein aktuelles von Herrn Sörensen vorgestellt diskutiert werden:

1. Eckwerte zukünftiger Ausschreibungen im SPNV

Der Beirat hatte in seiner letzten Sitzung das MWV und die LVS gebeten, die Eckwerte der nächsten Ausschreibungen zu diskutieren. Herr Wewers stellt für das MWV die aktuellen Überlegungen vor.

Die Diskussion konzentriert sich auf folgende Punkte:

1. Rechtliche Verfahren

Herr Schröder bittet um Beantwortung, wie das Land mit der Entscheidung des BGH zur Direktvergabe umgeht. Herr Schulze führt aus, dass nach der Entscheidung des BGH Direktvergaben von SPNV-Leistungen nur noch in wenigen Ausnahmefällen möglich sind. Aus Sicht der LVS wäre es jedoch sinnvoll, Direktvergaben für eine etwas größere Zahl klar umrissener Ausnahmetatbestände zu ermöglichen. Grundsätzlich ist die wettbewerbliche Vergabe von SPNV-Leistungen jedoch vorteilhaft für das Land.

2. Angebot

Herr Dr. Tietze bittet um Auskunft, ob und inwieweit Infrastrukturmaßnahmen, z.B. die Elektrifizierung der Westküstenstrecke, Teil von Ausschreibungen sein kann.

Herr Wewers geht davon aus, dass solche Veränderungen der Infrastruktur während der Vertragslaufzeit grundsätzlich in Ausschreibungen berücksichtigt werden können.

Frau Poersch fragt, ob in eine SPNV-Ausschreibung der Busverkehr integriert werden kann.

Herr Wewers sieht hierin kein Problem und verweist auf die Vergabe des Netzes Ost, wo ein Unternehmen von sich aus Busleistungen im Kreis Ostholstein in das Angebot integriert hat.

Herr Dr. Tietze bittet um die Position des MWV und des Landes zu

- Verknüpfung der SPNV-Züge im Netz West mit dem Fernverkehr in Hamburg
- Beschleunigung der Züge im Netz West
- Hamburg Hbf als Endpunkt für die Züge im Netz West und nicht –Altona.

Herr Schulze führt aus, dass die Züge des Netzes West nach Möglichkeit mit dem Fernverkehr verknüpft sind. Eine Beschleunigung der Züge ist im Netz West nur mit zusätzlichen Leistungen möglich, wenn die Erschließung entlang der Strecke nicht verschlechtert werden

soll. Herr Wewers ergänzt, dass eine Führung der Züge des Netzes West zum Hauptbahnhof in Hamburg Ziel des Landes ist, sich bislang jedoch wegen der starken Belegung der Hamburger Verbindungsbahn nicht realisieren ließ. In der Ausschreibung des Netzes West wurden speziell für diese Fragestellung Hauptangebote für Hamburg Hbf und Hamburg Altona abgefragt.

3. Standards

Frau Sellier fragt nach der Berücksichtigung der Fahrradmitnahme und Barrierefreiheit. Herr Schulze verweist beim Thema „Barrierefreiheit“ auf die gesetzlichen Vorgaben, nach denen die Fahrzeuge barrierefrei sein müssen. Zur Fahrradmitnahme erklärt Herr Schulze, dass grundsätzlich die Mindestgröße von Mehrzweckabteilen vorgegeben wird, die auch der Fahrradbeförderung dienen. Zusätzlich wird es im Netz Mitte künftig saisonabhängig unterschiedliche Platzkonzepte in den Zügen geben, dass aber der generelle Zielkonflikt zwischen Fahrradmitnahme und Personenbeförderung nicht vollständig aufzuheben ist.

Frau Poersch weist auf die Bedeutung von Verspätungsinformationen über Anzeigen und Mails/SMS hin. Herr Fiedel erläutert, dass ein Projekt zur landesweiten Echtzeitinformation gerade gestartet wurde. Ziel ist es, in den kommenden Jahren die Verspätungen aller Bahnen und Busse zu erfassen und auf verschiedenen Wegen (auch Internet und mobiles Internet) zu kommunizieren. Dadurch soll auch eine wirksame Anschlusssicherung möglich werden.

Herr Dr. Tietze weist auf die Bedeutung der Sitzplatzgestaltung hin und bittet darum, hierauf auch bei Ausschreibungen zu achten. Herr Wewers antwortet, dass das Thema Sitzplatzgestaltung und Sitzkomfort bei der Ausschreibung Netz Mitte eine sehr wichtige Rolle spielte und Bestandteil des Konzeptes für die Innenraumgestaltung ist.

4. Finanzierung Investitionen

Herr Harms betont die Bedeutung der Werkstattstandorte für die Arbeitsplätze in der Region z.B. Husum.

Herr Sörensen weist auf die Abstimmung der in den Ausschreibungen als Option vom Land angebotenen Garantien mit dem Finanzministerium hin.

5. Erlöskalkulation

Dr. Tietze fragt, ob in den Ausschreibungen Sozialtickets vorgegeben werden können.

Herr Schulze erläutert, dass in Nettoverträgen solche Tickets möglich wären, wenn das Land die Einnahmehausfälle kompensierte.

Herr Thoroer fragt nach der aktuellen Diskussion über die Ausweitung des HVV in den Kreis Steinburg.

Herr Wewers berichtet, dass der HVV-Tarif als Ballungsraumtarif für das Flächenland Schleswig-Holstein nicht ausgelegt ist und dass nach Auffassung von Land, LVS und HVV statt in eine Tarifsübsvention in bessere Angebote investiert werden sollte.

Herr Sörensen und Herr Wewers bedanken sich für die Diskussion und die Anregungen. Im nächsten LNVP Landesweiter Nahverkehrsplan 2013 bis 2017 wird das Land das überarbeitete Wettbewerbskonzept veröffentlichen. Für die aktuelle nächste Ausschreibung des Teilnetzes West wird z.Z. durch die LVS eine Markterkundung begonnen um festzustellen, ob für eine getrennte Fahrzeugvorhaltung (Wagen, Lokomotiven und ggfs. Werkstatt) Bieter gefunden werden können.

2. Kommunikation nah.sh

Herr Fiedel stellt dar, wie die LVS unter der Marke „nah.sh“ den Nahverkehr in Schleswig-Holstein bewirbt. Die Ergebnisse der jährlichen Werbeerfolgskontrolle zeigen, dass die Werbung funktioniert und positiv aufgenommen wird.

Bei der Internationalen Tourismusbörse 2012 in Berlin wird der Nahverkehr wieder am Schleswig-Holstein-Stand präsent sein und die nunmehr zehnte Ausgabe des Sommermagazins vorstellen.

3. Zukunft GVFG-Mittel und REG-Mittel

Herr Sörensen weist auf die aktuellen Diskussionen über die Finanzierungsgrundlagen des Nahverkehrs hin. Die Revision der Regionalisierungsmittel mit Wirkung 2015 wird z. Z. vorbereitet und Ende 2017 endet die GVFG-Förderung. Beide Themen haben erhebliche Auswirkung auf die Finanzierung des Bahn- und Busverkehrs in Schleswig-Holstein.

Herr Schröder schließt die Sitzung des Beirates und bedankt sich bei allen für die intensive Diskussion.

1. März 2012



Bernhard Wewers

Anlage

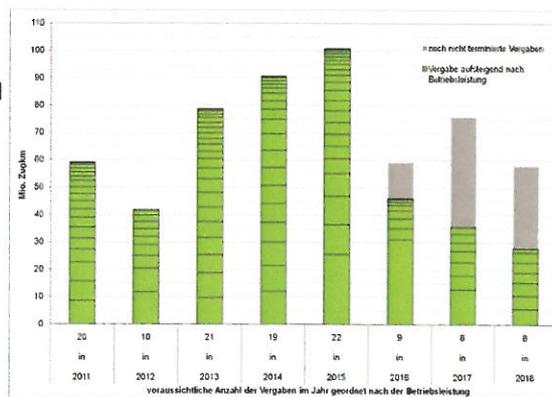
Verkehrspolitischer Beirat der LVS

Dritte Sitzung am 22.2.2012

1. Eckwerte zukünftiger Ausschreibungen im SPNV
2. Kommunikation nah.sh

Bundesweite Entwicklungen seit 1996

- Finanzkrise 2008 und Rückgang der Bieterzahl
- 15 Jahre Regionalisierung und Ausschreibungserfahrungen
- 2. Welle und „Vergabewelle“
- Urteil des BGH zu Direktvergabe 2011
- Revision der Regionalisierungsmittel 2014



Vsl. Vergaben bis 2018, Quelle: BAG-SPNV

Eckwerte zukünftiger Ausschreibungen in S-H



- Wettbewerbsentwicklung in Deutschland und Europa
- Aktualisierung des Wettbewerbskonzeptes Schleswig-Holstein von 2001 mit Überprüfung der Eckwerte:
 1. Teilnetze und Zeitplan
 2. Rechtliches Verfahren
 3. Angebot
 4. Standards
 5. Finanzierung der Investitionen
 6. Kalkulation der Einnahmen, Tarif und Vertrieb
 7. Betriebsübergang
- Ergebnisse der Diskussion im vierten LNVP 2013 bis 2017

Seite 3

1. Teilnetze und Zeitplan



- Netz West II ab 12/2015
 - Netz Ost II ab 12/2019
 - Netz Nord III ab 12/2021
 - Netz Mitte II ab 12/2027
 - AKN ?
 - (S-Bahn Hamburg)*
 - (Lübeck-Schwerin)*
 - (Hamburg-Büchen-Schwerin)*
- * mit benachbarten Aufgabenträgern



Seite 4

2. Rechtliches Verfahren



VOL/A

- sind unverzichtbar, um das Interesse der Bieter an SH zu wahren und somit günstige Preis zu ermöglichen
- ggf. als Verhandlungsverfahren wenn Beschreibung der Leistung nicht abschließend möglich

Direktvergaben

- sind nach Urteil des BGH vom 08.02.2011 nur noch in wenigen Ausnahmefällen möglich
- wären für eine größere Zahl klar beschriebener Ausnahmen sinnvoll (Vertragsanpassungen, geringe Leistungsumfänge < 300.000 Zug-km/Jahr) und ggfs. für besondere Situationen

Sinnvoll ist ein Dialog zwischen den Unternehmen und dem Aufgabenträger

3. Angebot Fahrplan und Produkte



Basis ist der ITF Integrale Taktfahrplan mit sinnvollen Mehrleistungen

- Stundentakt i.d.R. als Grundangebot
- Halbstundentakte bei ausreichendem Nachfragepotential, auch als Schnell-Langsam-Konzept
- definierte Umsteigeknoten für Bahn und Bus

Produkte RE, RB und RE-Sprinter

Hoher Komfort insbesondere bei langen Reiseweiten

Integrierte Ausschreibungen SPNV, Bus und Infrastruktur?

4. Standards

Fahrzeuge, Qualität, Kommunikation



- **Fahrzeuge**
 - moderne Niederflurfahrzeuge oder Neufahrzeuge
 - Triebwagen falls für Betriebskonzept erforderlich (Fahrzeiten, Flügeln), sonst auch Lok-Wagen-Zug
 - Sitzplatzkapazität berücksichtigt zu erwartende Nachfragesteigerungen
 - Reserven i.d.R. 10%; zusätzlich landesweiten Reservepool prüfen
 - guter Grundstandard und höherwertige Gestaltung bei langen Strecken (Sitzplatzgestaltung und -abmessungen, Steckdosen, Mobilfunk, W-LAN, Reservierung, Servicepersonal, Klimatisierung, Catering,...)
- **Qualität**
 - QMS
 - nah.sh-Garantie
- **Kommunikation**
 - Landesdesign gemäß Imagekampagne für den Nahverkehr

5. Finanzierung der Investitionen

Fahrzeuge und Werkstätten, Laufzeiten Verkehrsverträge



Solange die Marktsituation es erfordert, bietet das Land Unterstützung zur Finanzierung der Fahrzeuge und Werkstätten an:

- Wiedereinsatzgarantien (seit 2005)
- Kapitaldienstgarantien (seit 2011)
- evtl. Fahrzeugpool durch Dritte

Wirkung: senkt die Kosten durch günstigere Kapitalkosten und höhere Wettbewerbsintensität

Erfordert stärkeres Engagement des Aufgabenträgers bei Controlling der Fahrzeuginstandhaltung des EVU

Die Laufzeit der Verkehrsverträge sollte wegen der Abschreibung der Investitionen zwischen 10 und 15 Jahren liegen.

6. Erlöskalkulation

Brutto oder Netto, Tarif und Vertrieb



„Brutto“-Verträge

- Erlöschancen und –risiken beim Land
- erhöht die Wettbewerbsintensität
- gibt dem Land mehr Einfluss auf Tarifgestaltung

„Netto“-Verträge

- Erlöschancen und -risiken beim EVU
- begünstigt risikofreudige Bieter (derzeit nur wenige)
- Land hat keinen direkten Einfluss auf Tarifgestaltung und keine Einnahmentransparenz

Präferenz sind Netto-Verträge d.h. Risiken bei den Unternehmen lassen
LVS führt derzeit stärkere Bruttoelemente wegen Marktsituation und
Tarifgestaltung ein

Anwendung SH-Tarif und HVV-Tarif

Keine getrennte Ausschreibung des Vertriebes

7. Betriebsübergang

Fahrplan, Fahrzeuge, Werkstätten, Personal



Gleitender Betriebsübergang

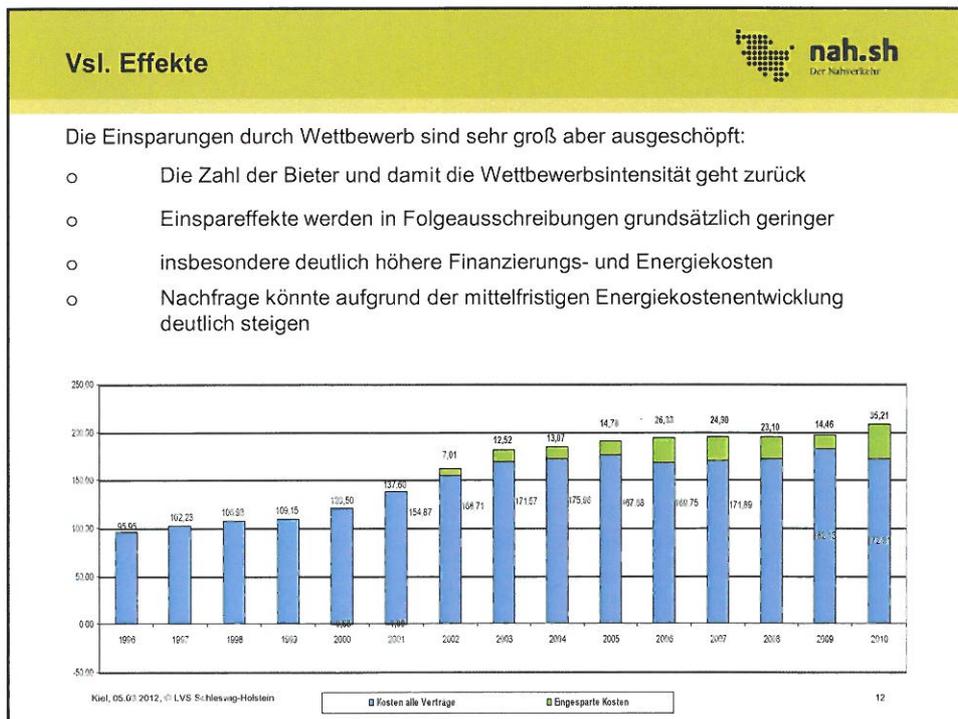
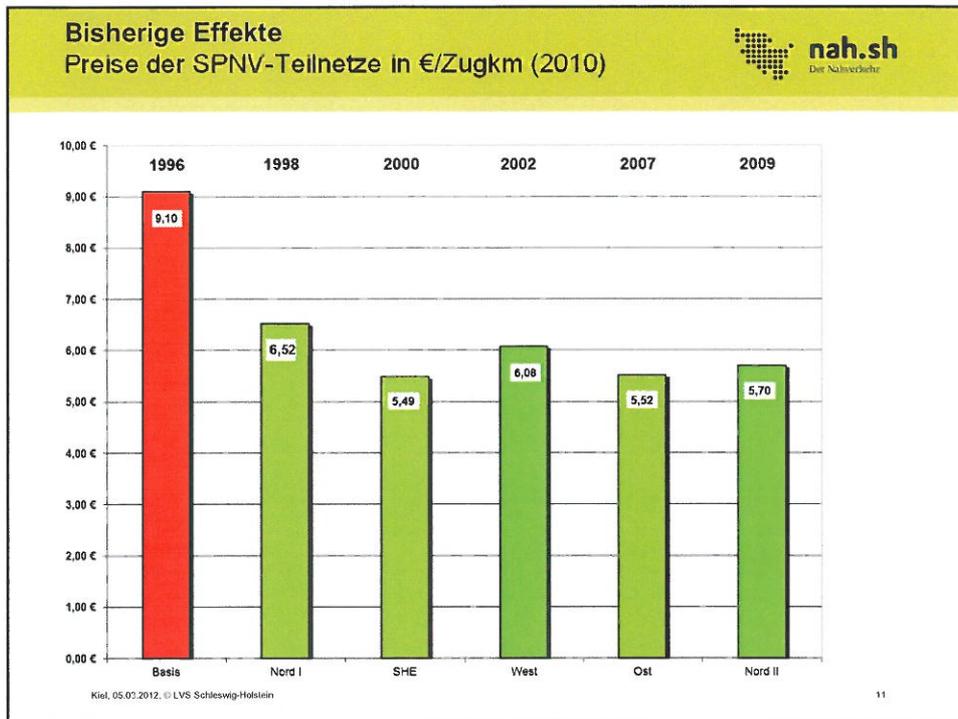
- wichtig für Betriebsstabilität insbes. bei Übergang der Fahrzeuge
- wird angestrebt (Berücksichtigung in neuen Verträgen)

Personalübergang

- kann Rechtsfolge bei Fahrzeugübergang sein
- ist daher als Möglichkeit zu berücksichtigen
- zunehmende Forderung der Gewerkschaften, Personalübergang vorzugeben, aber auch Regelung in Tarifverträgen mit EVU möglich

Tariftreue

- politisches Thema, fachlich wenig relevant



Die nächste Ausschreibung Netz „West“



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



Seite 13

2. Und nun: Die Werbung...



Im **Zug**
kannste
noch 'n Stündchen
schlafen.
Kannste im Auto nicht!

Und das mit einer einzigen
Fahrkarte für Bahn und Bus
im Schleswig-Holstein-Tarif

Kiel, 05.03.2012, © LVS Schleswig-Holstein

14

