

Teilnehmer	MdL Herren Dr. Tietze, Meyer, Nobis, Richert Herren Sörensen, Reestorff (MWVATT) Frau Coordes, Frau van Engelshoven, Frau Cornelius, Herr Wewers, Herr Schulze, Herr Fiedel, Herr Schulz (zu TOP 4) (NAH.SH)
Gäste	Herr Barkleit (Pro Bahn e.V.)
Datum	26.03.2018
Ort	Landtag, Raum 342a Kasino

Herr Dr. Tietze eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Teilnehmer. Er führt aus, dass Herr Arp aufgrund anderer Termine grundsätzlich an den Montagsitzungen nicht teilnehmen kann. Er plädiert dafür, nach den Sommerferien eine erneute Terminabfrage für Donnerstag durchzuführen. Dies wird von den anwesenden Mitgliedern begrüßt.

Des Weiteren wird darum gebeten, den Verkehrspolitischen Beirat grundsätzlich im Landeshaus/Ministerium und 1 mal im Jahr in der NAH.SH tagen zu lassen.

Es wird mit dem TOP 4 „Konzept für den Bahnhof Pinneberg“ begonnen.

TOP 4 : Konzept für den Bahnhof Pinneberg

Herr Schulz präsentiert anhand der Folien (siehe Anlage) das gemeinsame Projekt der NAH.SH, DB AG und der Stadt Pinneberg über die Neugestaltung des Bahnhofs Pinneberg.

Größere Modernisierungsmaßnahmen fanden zuletzt Anfang der 70er Jahren statt. Seitdem verschlechtert sich der bauliche Zustand zusehends. Hinzu kommen funktionale Mängel, die auch aufgrund des immer höheren Fahrgastaufkommens zu verzeichnen sind. Im Landesvergleich ist der Bahnhof Pinneberg der drittgrößte Bahnhof gemessen an den Fahrgastzahlen in Schleswig-Holstein. Seit 2011 ist das Bahnhofsgebäude denkmalgeschützt. Die NAH.SH/LVS begleitet die Planungen federführend seit 2005. Seit 2013 werden in einem Lenkungsausschuss unter Beteiligung des MWVATT die wichtigsten projektbezogenen Entscheidungen getroffen.

Herr Dr. Tietze bedankt sich für die Ausführungen und betont in diesem Zusammenhang die Wichtigkeit, an Verkehrsstationen auch Anlagen für innovative Mobilitätslösungen zu fördern (Carsharing, E-Bikes, E-Roller sollten eine größere Rolle spielen). Er ergänzt, dass vor allen Dingen kleineren Unternehmen die Chance gegeben werden sollte, sich mit einzubringen. Herr Schulz wird dies im nächsten Lenkungsausschuss besprechen.

Herr Dr. Tietze berichtet, dass der Haushaltstitel Planungen für innovative Lösungen im Bereich Bike und Ride erneut mit 1 Mio. € dotiert wurden.

TOP 1: Tarifreform

Frau Coordes berichtet über die Gespräche mit Vertretern der Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein zu einem gemeinsamen Nordtarif. Es wurde ver

einbart, in einem ersten Schritt gutachterlich die Ausgangssituation und die Erwartungen der Beteiligten (Länder, Aufgabenträger, Fahrgastverband, Verkehrsunternehmen) darstellen zu lassen. Der Gutachter sollte weiterhin Handlungsempfehlungen erarbeiten. Das Gutachten wird in Kürze fertig vorliegen. Das Ergebnis besagt, dass ein neuer, länderübergreifender „gemeinsamer Nordtarif“, der die vorhandenen Verbund- bzw. Landestarife zur Zeit ablöst, nicht konsensfähig ist. Die Freie und Hansestadt Hamburg lehnt diesen Vorschlag ab.

Der Gutachter schlägt daher vor, nicht die Tarife zu ersetzen sondern besser aufeinander abzustimmen. Hierfür sei im Sinne der Fahrgäste eine neue Form der Zusammenarbeit zu finden. Konkret enthält das Gutachten Vorschläge für:

- eine Erreichung einer Harmonisierung der Tarife
- eine Angleichung der Vertriebsstrukturen und gemeinsame Weiterentwicklung des Vertriebs
- eine gemeinsame Entscheidungsstruktur.
- ein abgestimmtes Marketing

In einem ersten Schritt ist vorgesehen, im SH-Tarif ein Jobticket mit günstigen Konditionen für alle Pendler landesweit einzurichten und somit eine preisliche Annäherung zum HVV Produkt zu schaffen. In einem zweiten Schritt könnten dann die Produkte zusammengeführt werden.

Frau Coordes bittet um Unterstützung der Politik und der Verwaltung für dieses Vorgehen. Dies sei insbesondere auch deshalb von Bedeutung, da die Diskussion um eine weitere Ausweitung des HVV-Tarifgebietes zum Beispiel nach Lübeck oder nach Neumünster wieder aufgenommen wurde, nachdem beschlossen wurde, dass das Land den Beitritt Steinburgs zum HVV unterstützt. Für die NAH.SH GmbH, die anders als andere Verbünde gleichzeitig Aufgabenträgerfunktionen übernimmt und damit im Auftrag ihrer Gesellschafter (vor allem das Land Schleswig-Holstein) die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Mittel im Blick behalten muss, ist die Höhe des anzuwendenden Tarifes von entscheidender Bedeutung.

Herr Dr. Tietze bittet darum, in einer der nächsten Sitzungen dem Verkehrspolitischen Beirat diese Wechselwirkungen näher zu erläutern.

Herr Nobis bestätigt, dass es wichtig sei serviceorientiert zu handeln. Herr Wewers fügt hinzu, dass durch CIBO (Check In – Be Out) ein erster Meilenstein gesetzt werden könne.

Herr Dr. Tietze bittet, dass Gutachten Nordtarif zu erhalten und beim nächsten Mal über Tarife (Jobticket, CIBO, Seniorenticket etc.) zu diskutieren.

TOP 2: Stand XMU-Verfahren

Herr Schulze erläutert den Stand des XMU-Verfahrens zur Beschaffung von Triebzügen mit innovativem Antrieb und die wesentliche Bedeutung für Hersteller und andere Aufgabenträger in Deutschland. Die NAH.SH als Vergabestelle empfiehlt das Verfahren fortzusetzen, weil sie erwartet, dass sowohl eine wirtschaftliche als auch technisch umsetzbare Lösung Ende 2018/Anfang 2019 bezuschlagt werden kann. Diese Empfehlung soll am 28.03 im WiA vorgestellt werden. Herr Schulze erläutert weitere wesentliche Empfehlungen zur Gestaltung des Auftrages:

- Sukzessive Betriebsaufnahme und Vorhaltung einer Reserveflotte aufgrund der Erfahrungen mit Betriebseinführungen in SH und anderen Bundesländern

- Beginn Ausschreibung der Finanzierung durch einen Leasinggeber im April/Mai 2018.
- Beauftragung von Infrastrukturmaßnahmen im unmittelbaren Bereich des Schienenweges durch die NAH.SH bei der DB Netz. Die Kosten der Infrastrukturmaßnahmen werden den Angeboten zugerechnet, die entsprechende Maßnahmen benötigen.

Frau van Engelshoven erläutert das Preis- und Bewertungsschema zum XMU-Verfahren. Es wird noch einen weiteren Termin im WiA geben, bei dem die Inhalte des Bewertungsschemas detaillierter erläutert werden. Die kurze Übersicht soll einen Eindruck zum Aufbau des Excelschemas vermitteln.

- Im Wesentlichen werden die Kosten der Fahrzeuge aus Anschaffung, Betrieb und Instandhaltung über deren Einsatz von 30 Jahren betrachtet. Dabei werden auch Umweltkosten aus Schadstoff- und Klimagasemissionen berücksichtigt.
- Im **Eingabeblatt A** tragen die Bieter die Grundlagen ihres Angebotes ein z.B. die Fahrzeugmindestkapazität (mind. 115 oder 150 Sitzplätze) und den Energieträger des Fahrzeuges (zur Auswahl stehen: elektrische Energie, elektrische Energie + Diesel, Wasserstoff).
- Die unmittelbaren Kosten des Landes aus der Vertragsbeziehung mit dem Hersteller (Kaufpreis für Beschaffung, Vergütung für Instandhaltung) werden im **Blatt B** vom Bieter eingetragen. Die Vergütung für die Instandhaltung teilt sich auf in pauschale Kosten und variable Kostenbestandteile. Es sind die Instandhaltungskosten je Fahrzeugkm für verschiedene Laufleistungsbandbreiten anzugeben. Sofern der Bieter besondere Energieversorgungsinfrastruktur benötigt, so hat er diese auch über 30 Jahre anzubieten und die Kosten dieser Infrastruktur sind ebenfalls vom Bieter in das Wertungsschema einzutragen.
- Von dem Angebot des Herstellers hängen zudem die Kosten (wesentlich sind Energiekosten und Überführungsfahrten zur Werkstatt) ab, die dem Land bei einer späteren Beauftragung der Verkehrsleistung entstehen. Hierzu sind Angaben vom Bieter in **Blatt C** vorzunehmen. Die Bieter haben den Energieverbrauch ihrer Fahrzeuge auf allen Strecken zu berechnen. Die Vergabestelle hat im Preisblatt bestimmte Annahmen zu Energiepreisen getroffen. Daraus lassen sich dann die Energiekosten pro Jahr ableiten. Die Bieter müssen ebenfalls ihren geplanten Werkstattstandort verbindlich benennen. Die Vergabestelle hat im Preisblatt bestimmte Annahmen der Überführung unterlegt, so dass sich im Ergebnis daraus ebenfalls Kosten abbilden lassen.
- Alle Qualitätskriterien zur Ausstattung der Fahrzeuge und der Werkstatt sowie Umrüstbarkeit auf reines E-Fahrzeug wurden von der Vergabestelle mit einem Euro-Wert versehen und fließen entsprechend in die Wertung ein. Luft- und Klimagasemissionen fließen als Malus in die Wertung ein. Luftschadstoffemissionen werden allein bei Dieselmotoren betrachtet. Bei Strom wird vorausgesetzt, dass es sich um Ökostrom handelt. Kraftstoffe, die nicht aus Ökostrom produziert werden, werden auf Basis der CO2 Emissionen und den nach der Vergabeverordnung zulässigerweise ansetzbaren Umweltkosten berechnet.
- In **Blatt D** wird der Wertungspreis ausgegeben. Alle Kosten, die das Basisangebot betreffen, fließen zu 100% in die Wertung ein. Eine Ausnahme bilden die variablen Instandhaltungskosten. Für die Wertung wird davon ausgegangen, dass die Fahrzeuge immer mind. Eine Laufleistung von 0- unter 100.000 km erreichen. Dieses Band wird mit 100% gewichtet. Alle weiteren Laufleistungsbänder werden weniger stark gewichtet. Zudem werden Optionspreise abgefragt z.B. für die Nachbestellung von Fahrzeugen (Gewichtung < 100%). Im Ergebnis (als Summe aller Kosten) ergibt sich ein Wertungspreis pro Jahr.

Herr Dr. Tietze fragt, ob nicht ein höherer Malus für Dieselfahrzeuge aufgrund der Schadstoffemissionen und dem Handlungsbedarf zur Vermeidung von Stickoxiden in Städten erhoben werden könnte. Herr Schulze stimmt mit Herrn Dr. Tietze überein, dass eine Vermeidung von Diesel sinnvoll ist, es war jedoch zu Beginn der Ausschreibung nicht klar welche Technologie sich durchsetzen kann, daher auch das technologieoffene Verfahren. Vergaberechtlich ist ein direkter oder indirekter Ausschluss von Diesel nicht möglich. Kleinere, sachlich begründete Änderungen im Bewertungsschema sind möglich.

Herr Dr. Tietze weist auf die Probleme in Netz West mit dem Werkstattstandort hin und aus welchen Gründen nicht bestehende Werkstätten genutzt werden. Herr Schulze erläutert, dass das Problem in Netz West der Zugriff des Altbetreibers auf die Werkstatt war. Im XMU-Verfahren soll die Werkstatt 30 Jahre für die Instandhaltung zur Verfügung stehen. Die Hersteller sollen als Verantwortlicher für die Instandhaltung über den Werkstattstandort entscheiden können.

Herr Barkleit fragt, wie die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge bewertet wird. Frau van Engelshoven erläutert, dass alle Fahrzeuge bestimmte Mindestvorgaben erfüllen müssen. Darüber hinaus wird ein Fahrzeug positiv bewertet, wenn es „Puffer“ im Fahrplan erzielen kann.

Auf die Frage von Herrn Barkleit, ob eine Finanzierung über eine Landesgesellschaft nicht mehr verfolgt würde antwortet Herr Sörensen, dass die Möglichkeit zur Einbringung von Eigenmitteln des Landes eine politische Entscheidung sei und bis Mai 2018 abgeschlossen werden soll.

Herr Nobis erfragt wie es mit Ökostrom aussehe. Frau van Engelshoven erläutert, dass im Preisblatt ein Ökostrompreis von der Vergabestelle vorgegeben wird. Die Verkehrsunternehmen haben bei Auswahl des Stroms Anbieterfreiheit. Herr Schulze erklärt, dass die NAH.SH ggü. den EVU den Bezug von Ökostrom fordern wird.

TOP 3: Qualität SPNV

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit, wird dieser Tagesordnungspunkt auf die nächste Sitzung verschoben. Zudem wird zur Qualität SPNV im Wirtschaftsausschuss am 28.03.2018 berichtet, informiert Herr Wewers.



Bernhard Wewers, den 06.04.2018

Anlagen:

- Power Point Folien zu TOP 4