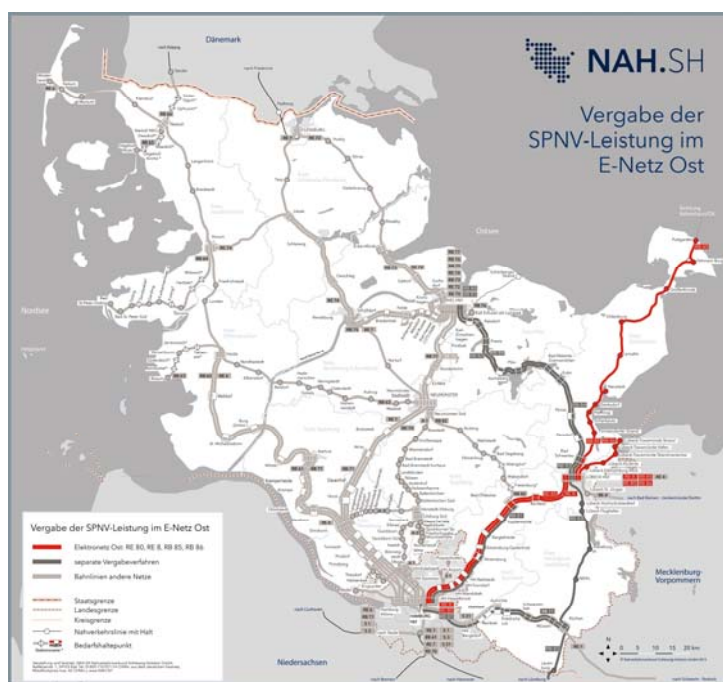


1 Gegenstand des Vergabeverfahrens

Im Rahmen des Vergabeverfahrens ‚Elektronetz Ost‘ soll für den Zeitraum Dezember 2022 bis 2035 die Erbringung der SPNV-Leistungen auf den folgenden Linien neu vergeben werden:

- RE 8/80 Lübeck – Hamburg
- RB 85 Puttgarden – Lübeck und
- RB 86 Travemünde Strand – Lübeck.

Die übrigen Verkehrsleistungen des heutigen ‚Netz Ost‘, das von der DB Regionalbahn Schleswig-Holstein betrieben wird, sollen in separaten Vergabeverfahren ausgeschrieben werden. So sollen die Leistungen zwischen Hamburg und Büchen in das Netz Ostseeküste integriert werden, welches bereits heute die Leistungen des RE 1 Hamburg – Schwerin – Rostock beinhaltet. Für die nicht-elektrifizierten Strecken der Netze Ost und Nord ist die Beschaffung von Fahrzeugen mit innovativer Antriebstechnik geplant. Die Vergabe der Verkehrsleistung soll dann nachgelagert erfolgen. Die Verkehrsleistung der RB 81 Bad Oldesloe – Hamburg soll ebenfalls separat vergeben werden, um der geplanten Einführung der S4 Rechnung zu tragen.



2 Angebotsumfang

Das Elektronetz Ost umfasst ca. 4,2 Mio. Nutz-km, von denen in den ersten Vertragsjahren ca. 1,4 Mio. Nutz-km mit Schienenersatzverkehr (SEV) erbracht werden, da die Bahnstrecke zwischen Puttgarden und Neustadt (Holst) im Zusammenhang mit dem Bau der Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung mehrere Jahre lang gesperrt werden soll.

Das Fahrplanangebot entspricht weitgehend dem status quo, wobei der Halbstundentakt zwischen Lübeck und Hamburg zukünftig auch an Wochenenden sowie abends angeboten wird. Auch zusätzliche Spätverkehre sind vorgesehen. Die RE-Züge sollen zukünftig täglich von Hamburg Hbf über Lübeck Hbf bis nach Travemünde Strand durchgebunden werden, an den Sommerwochenenden sogar im Halbstundentakt. Zur Optimierung von Sitzplatzkapazitäten und Betriebskosten sollen dabei zwischen Travemünde Strand und Lübeck Hbf ein Zugteil und zwischen Lübeck Hbf und Hamburg Hbf zwei Zugteile eingesetzt werden.

Da sich die mehrjährige Streckensperrung auf den Abschnitt nördlich von Neustadt beschränkt, kann das Zugangebot zwischen Neustadt und Lübeck mit gebrauchten, barrierefreien Dieseltriebwagen aufrechterhalten werden. Sobald die Strecke Puttgarden – Lübeck elektrifiziert ist,

sollen die RE-Züge von Hamburg über Lübeck bis nach Neustadt durchgebunden werden, an den Sommerwochenenden sogar im Halbstundentakt. Dabei ist vorgesehen, dass die Züge in Lübeck flügeln und jeweils ein Zugteil nach Travemünde Strand bzw. nach Neustadt weiterfährt.

Für den Betrieb der Strecke nördlich von Neustadt ist der Einsatz von Doppelstocktriebwagen nicht wirtschaftlich darstellbar, weil die zu erwartenden Fahrgastzahlen zu gering sind. Eine Durchbindung der dortigen Regionalbahn bis nach Hamburg ist daher nicht möglich. Stattdessen sieht der neue Verkehrsvertrag zahlreiche Optionen für das Land vor wie bspw. die Beauftragung eines anderen EVU mit der Erbringung eines durchgängigen Nahverkehrs zwischen Lübeck und Nykøbing in Dänemark. Aufgrund der dafür erforderlichen Mehrsystemfähigkeit sowie der zu erwartenden langwierigen und teuren Fahrzeugzulassungen für den Fehmarnbelt-tunnel sowie für das dänische Schienennetz kommt als Betreiber für diese Leistung jedoch voraussichtlich nur die Dänische Staatsbahn (DSB) infrage, deren Züge über entsprechende Zulassungen verfügen werden. Sollten die Verhandlungen mit der DSB scheitern oder die Durchbindung nach Dänemark nicht finanzierbar sein, können zwischen Puttgarden und Lübeck u. a. auch neu zu beschaffende Fahrzeuge mit innovativer Antriebstechnik eingesetzt werden.¹ Ergänzend wird davon ausgegangen, dass die Relation Hamburg – Kopenhagen durch einen schnellen, umsteigefreien Fernverkehr bedient wird.

Um während der mehrjährigen Streckensperrung zwischen Puttgarden und Neustadt die Einschränkungen für die Fahrgäste zu minimieren, soll der SEV von Puttgarden über Neustadt hinaus bis Lübeck durchgebunden werden. Im südlichen Abschnitt ist dabei lediglich ein Halt in Haffkrug vorgesehen, wo ein Umstieg zwischen dem SEV und der parallel verkehrenden Bahn möglich ist. Dadurch verlängern sich die Fahrzeiten des SEV gegenüber dem heutigen Bahnangebot kaum. Um ausreichend Sitzplätze vorzuhalten, soll das derzeit zweistündige Zugangebot durch einen stündlichen doppelstöckigen Reisebus ersetzt werden, dessen untere Etage über barrierefrei zugängliche Rollstuhlplätze und eine Toilette verfügt. Ansonsten soll der Bus mit komfortablen Sitzen, viel Stauraum für Gepäck, Klimatisierung, Steckdosen, WLAN, Reservierungssystem, Infomonitoren, Einbindung in das Echtzeitsystem und einem Fahrradträger am Heck einen hohen Qualitätsstandard erfüllen.

Auch unabhängig von den oben genannten Fahrplanänderungen sieht der Verkehrsvertrag allgemeine Zu- und Abbestellrechte des Landes vor, so dass bei einem günstigen Angebot auch weitere Leistungsausweitungen beauftragt werden können.

3 Art des Vergabeverfahrens und Formalia

Das Land Schleswig-Holstein handelt in dem Vertrag federführend auch für Hamburg. Die Vergabe soll internetbasiert als öffentliche Ausschreibung erfolgen. Die Angebote werden über das Vergabekriterium ‚Preis‘ anhand eines vorgegebenen Bewertungsschemas bewertet. Die Qualitätsstandards werden durch die Vergabestelle für alle Bieter fest vorgegeben und müssen daher nicht gesondert bewertet werden.

Die Verkehrsleistung wird als Nettovertrag mit Erlöskalibrierung vergeben. Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage liegt dabei innerhalb eines vom Land vorgegebenen Korridors im Risikobereich des Verkehrsunternehmens. Diese Aufteilung des Erlösrisikos schafft Anreize für das Verkehrsunternehmen, durch eine gute Leistung und Kommunikation neue Fahrgäste zu gewinnen.

¹ Ggf. ist eine Nachrüstung auf ETCS erforderlich.

Gleichzeitig versetzt sie die Bieter in die Lage, insbesondere die anfänglichen Erlöse ohne Risikoaufschläge zu kalkulieren. Das EVU erhält definierte Exklusivität in Bezug auf vom Land bestellte Verkehre. Dies ist in einem Netto-Vertrag als eine zentrale Kalkulationsbasis für die Bieter erforderlich. Anderenfalls müssten die Bieter hohe Risikoaufschläge für ggf. vom Land bestellte Konkurrenzangebote einpreisen.

Für die Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter ist geplant, entsprechend den Vorgaben des neuen Vergaberechts einen Betriebsübergang anzuordnen. Ferner sind die Bieter gemäß Tarif-treue- und Vergabegesetz verpflichtet, einen repräsentativen Tarifvertrag anzuwenden.

4 Fahrzeuge, Service und Qualität

Es wird der Einsatz von neuen, barrierefreien, elektrisch angetriebenen Doppelstocktriebwagen vorgegeben. Analog zum Vergabeverfahren Netz Mitte bietet das Land den EVU eine Wiedereinsatzgarantie für diese Fahrzeuge an, damit die Bieter keine teuren Wiedereinsatzrisiken in ihre Angebote einpreisen müssen. Ferner wird eine Kapitaldienstgarantie angeboten, um die Finanzierungskonditionen der Bieter weiter zu verbessern und somit den Angebotspreis zu senken.

Für die Neufahrzeuge werden unter anderem folgende Ausstattungsmerkmale fest vorgegeben:

- rollstuhlgerechte Toiletten (wie in Netz Mitte Standard „Rheingau“, geht über Anforderungen der TSI PRM hinaus)
- Mehrzweckbereiche für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder
- Kostenfreies WLAN
- Videoaufzeichnung (Auswertung nur anlassbezogen, automatisches Löschen nach 72h)²
- Reservierungssystem
- Monitore zur Anzeige von Echtzeitinformationen
- Steckdosen in 1. und 2. Klasse

Ein Catering wird aufgrund der hohen jährlichen Kosten sowie der vergleichbar kurzen Reisezeit zwischen Lübeck und Hamburg nicht vorgegeben.³ Die Ausrüstung von Handy-Repeater wird aufgrund der dafür erforderlichen Investitionen ebenfalls nicht vorgegeben. Da bereits die Vorhaltung von WLAN vorgegeben ist, sind Repeater nicht zwingend erforderlich. Die Zugbegleitquote beträgt in den Doppelstocktriebwagen 100% je Zugteil.

Bis zur Fertigstellung der FBQ-Hinterlandanbindung und der damit verbundenen Elektrifizierung sollen zwischen Neustadt und Lübeck gebrauchte, barrierefreie Dieseltriebwagen eingesetzt werden. WLAN, Videoaufzeichnung und Reservierungssystem werden für diese Fahrzeuge nicht vorgegeben. Die Zugbegleitung entspricht dort mit 20% tagsüber und 100% nach 20 Uhr

² Nach Einschätzung der NAH.SH ist eine Videoaufzeichnung im Hamburger Umland eine angemessene und sinnvolle Maßnahme zur Steigerung der objektiven und subjektiven Sicherheit in den Zügen. Daher wird eine Videoaufzeichnung auf den Linien RB 81 und RE 8/80 empfohlen. Für die übrigen Linien der Netze Ost und Nord wird eine Videoaufzeichnung nicht empfohlen.

³ Die Reisezeit zwischen Lübeck und Hamburg beträgt nur ca. 45 Minuten im Vergleich zu ca. 3 Stunden zwischen Westerland und Hamburg.

dem landesweiten Standard für vergleichbare Strecken. Eine spätere Erhöhung der Zugbegleitquote ist möglich.

Für alle Veröffentlichungen, Werbemaßnahmen sowie für die Innen- und Außengestaltung der Fahrzeuge gelten die CD-Richtlinien des schleswig-holsteinischen Nahverkehrs.

Es gelten die landesweit üblichen Standards für die Qualität von Zügen, Ersatzverkehr und NAH.SH-Garantie. Zur Überwachung der erbrachten Qualität gilt das landesweit etablierte Qualitätsmanagementsystem (QMS) mit Befragungen zur Kundenzufriedenheit und verdeckten Tests durch einen unabhängigen Gutachter, welches den EVU Anreize für eine hohe Betriebsqualität setzt.

Das EVU ist verpflichtet, den SH-Tarif, den HVV-Tarif sowie den bundesweiten Tarif anzuerkennen. Neben der Sicherstellung des Vertriebs mit Fahrkartenautomaten ist das EVU verpflichtet, in einigen Kommunen entlang der Strecken Kundenzentren vorzuhalten, in denen neben einem personenbedienten Vertrieb auch Service und Beratung zur Nahverkehrsnutzung angeboten werden. Ferner ist das EVU verpflichtet, an den Bahnsteigen sowie in den Kundenzentren kostenfreies WLAN anzubieten.

Das EVU ist verpflichtet, den landesweiten Fahrgastbeirat zu unterstützen und mit den anerkannten Behindertenverbänden zusammen zu arbeiten. In diesem Zusammenhang ist es auch verpflichtet, am „Runden Tisch Mobilitätsbehinderter Fahrgäste“ teilzunehmen, ein Programm zur Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu erstellen und die eigenen Mitarbeiter im Umgang mit mobilitätsbehinderten Fahrgästen zu schulen.

NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
Kiel, 18.10.2017