

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (L)**

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für
Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (Land)
am 19.09.2013

Vorbereitung des Vergabeverfahrens „Weser-Ems-Netz“

Das Weser-Ems-Netz wird derzeit von der NordWestBahn GmbH (NWB) als Gemeinschaftsunternehmen der Veolia Verkehr, der Stadtwerke Osnabrück und der Verkehr und Wasser Oldenburg mit Dieseltriebwagen vom Typ LINT 41 aus dem Pool der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) betrieben. Die NWB hatte im letztmaligen Vergabeverfahren für den Ende 2005 für zehn Jahre aufzunehmenden Betrieb den Zuschlag erhalten. Seitdem sind die Fahrgastzahlen deutlich gestiegen und das Zugangebot wurde kontinuierlich ausgeweitet.

Das Weser-Ems-Netz besteht aus nachfolgenden Strecken:

- Esens – Sande – Wilhelmshaven; Kursbuchstrecke 393,
- Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück; Kursbuchstrecke 392,
- Osnabrück – Vechta – Delmenhorst - Bremen; Kursbuchstrecke 394,
- Bremen – Oldenburg – Wilhelmshaven; Kursbuchstrecken 390/392.

Im Weser-Ems-Netz werden derzeit etwa 4,65 Mio. Zugkm jährlich erbracht. Die LNVG ist mit ca. 4,32 Mio. Zugkm beteiligt, das entspricht einem Anteil von ca. 93 %. Die übrigen beteiligten Aufgabenträger haben mit 4,5 % (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe) bzw. 2,5 % (Freie Hansestadt Bremen) deutlich geringere Anteile.

Sowohl der Verkehrsvertrag mit der NWB als auch der von der LNVG geschlossene Wartungs- und Instandhaltungsvertrag für 22 Fahrzeuge vom Typ LINT I, die im Weser-Ems-Netz eingesetzt werden, endet zum Dezember 2015.

Das EU-weite, offene Vergabeverfahren zur Neuvergabe ab Dezember 2015 soll im September 2013 veröffentlicht werden. Die Vergabeentscheidung wird für April 2014 angestrebt. Der neue Verkehrsvertrag soll eine Laufzeit von 11 Jahren mit einer Verlängerungsoption für die Aufgabenträger um bis zu weitere zwei Jahre haben. Der Leistungsumfang soll sich bei geringfügigen Angebotserweiterungen weitgehend am Status quo orientieren. Der Verkehrsvertrag soll wie bisher als Bruttovertrag mit einnahmebasiertem Anreizsystem ausgestaltet werden.

Die Vorgaben zu den anzuwendenden Tarifen und zum Fahrscheinvertrieb sollen an die zwischenzeitliche Einführung des Niedersachsentarifs und die Umsetzung des Vertriebskonzeptes angepasst werden. Die erreichte hohe Qualität in den Bereichen Marketing, Service und Fahrgastinformation soll als vorzuziehender Mindeststandard gesichert werden. Als Zugbegleitquote sind für die Expresslinien Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück und Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen 100 %, für die übrigen Linien 70 % vorgegeben. Eine Erhöhungsoption auf 100 % wird hier zusätzlich von den Bewerbern anzubieten sein.

Großer Wert wird darüber hinaus in den Vorgaben der Ausschreibung auf hohe Qualitätsstandards in den Bereichen Betriebs- und Notfallmanagement sowie Datenlieferung an und Betreuung von Informationssystemen gelegt.

Alle Fahrzeuge für das gesamte Netz werden künftig aus dem Pool der LNVG zur Nutzung beigestellt, wobei weitere vier Fahrzeuge zur Kapazitätserhöhung und Verbesserung der Betriebsreserve beschafft werden sollen. Insgesamt sollen zukünftig 43 Fahrzeuge des Typs LINT zum Einsatz kommen.

Für das Vertragsende ist die Vorgabe eines Betriebsübergangs nach Art. 4 Abs. 5 Satz 1 der VO 1370/2007 EG vorgesehen, um ein mögliches Einkalkulieren von Remanenzkosten beim Personal für den Fall des späteren Verlusts dieses frühestens zu Ende 2028 erneut auszuschreibenden Teilnetzes zu vermeiden.

Auf dem Gebiet von Bremen kommt das Bremische Gesetz zur Sicherung von Tariftreue, Sozialstandards und Wettbewerb bei öffentlicher Auftragsvergabe zur Anwendung. In Niedersachsen haben sich die Bieter gegenüber dem Auftraggeber LNVG zu verpflichten, den in ihrem Unternehmen beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern mindestens das Entgelt zum tarifvertraglich vorgesehenen Zeitpunkt zu zahlen, das nach einem mit einer tariffähigen Gewerkschaft geschlossenen Tarifvertrag, der in Niedersachsen für die Arbeitnehmer von bundeseigenen oder nicht bundeseigenen Eisenbahnen gültig ist. Dies gilt auch für Nachunternehmerleistungen.

Eine abzuschließende Verwaltungsvereinbarung regelt die Rahmenbedingungen zwischen den beteiligten Aufgabenträgern. Sie ist so angelegt, dass die Federführung für das Ausschreibungsverfahren bei der LNVG liegt.

Im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung werden alle für das Vergabeverfahren wesentlichen Aspekte der Zusammenarbeit, Finanzierung und der verfahrenstechnischen Abwicklung geregelt. Im Einzelnen sind dies die folgenden Punkte:

- Beschreibung des zu vergebenden Netzes
- Form der Zusammenarbeit
- Anforderungen an die Ausschreibungsunterlagen
- Zuschlagskriterien für die Vergabe
- Finanzielle Grundsätze sowie erste Meilensteine für die später folgenden Verkehrsverträge
- Planung des künftigen Angebotes.

Die LNVG koordiniert die Zusammenarbeit der Aufgabenträger während der Laufzeit der Verkehrsverträge.

Bei der Berechnung des Zuschusses für das jeweilige Teilnetz werden die Kosten für die bestellte Leistung (z.B. Trassen- und Stationspreise, Betriebskosten, Fahrzeugmiete) mit den Fahrgeldeinnahmen des Teilnetzes verrechnet. Die jeweils verbleibende Differenz (Zuschuss) wird entsprechend dem jeweiligen Anteil des Aufgabenträgers an der Betriebsleistung vom Aufgabenträger an das beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgezahlt.

Für den Fall, dass eine Revision des Regionalisierungsgesetzes des Bundes zu einer geringeren Mittelzuweisung durch den Bund an die Länder Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen oder Bremen führt, werden in dem Verkehrsvertrag Regeln für Leistungsanpassungen festgelegt.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie nimmt den Bericht der Verwaltung zur Vorbereitung des Vergabeverfahrens „Weser-Ems-Netz“ zur Kenntnis.