

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

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für
Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L)
am 14. Juni 2018**

**Vorbereitung des Vergabeverfahrens
„Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen 2022+“**

Sachdarstellung

Das Netz der „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“ ist mit Betriebsaufnahme im Dezember 2010 (Linien RS 2, RS 3 und RS 4) sowie im Dezember 2011 (Linie RS 1) neu eingeführt worden. Die damalige europaweite Ausschreibung der Verkehrsleistungen hatte die NordWestBahn GmbH gewonnen. Der Verkehrsvertrag läuft bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021.

Im Jahr 2017 haben die Aufgabenträger Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) mit den Vorbereitungen zur Vergabe eines Anschlussvertrages begonnen. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) wurde am 16.03.2017 im Bericht der Verwaltung „Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen – Bericht 2017“ über die anstehende Einleitung des Vergabeverfahrens informiert.

Ziel des aktuellen Vergabeverfahrens ist es, das Angebot der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen auf der Grundlage des SPNV-Konzeptes 2025 des Landes Bremen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und Maßnahmen zu ergreifen, um die Attraktivität und Zuverlässigkeit des Systems weiter zu erhöhen. Anreize sollen den zukünftigen Auftragnehmer motivieren, durch ein überzeugendes Verkehrsangebot und ausgeprägte Kundenorientierung in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr zusätzliche Kunden für den Verkehr auf der Schiene zu gewinnen und eine möglichst kosteneffiziente attraktive Verkehrsdienstleistung zu realisieren.

Das zur Vergabe anstehende Teilnetz umfasst die folgenden Linien:

- RS 1 Bremen-Farge – Bremen-Vegesack – Bremen Hbf – Verden (Aller),
- RS 2 Bremerhaven-Lehe – Bremen Hbf – Twistringen,
- RS 3 Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen Hbf,
- RS 3X Bad Zwischenahn – Oldenburg – Bremen Hbf,
- RS 4 Nordenham – Bremen Hbf und
- RB 76 Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller).

Verkehrsangebot

Gegenüber dem derzeit bedienten Netz der Regio-S-Bahn ergeben sich dabei folgende Veränderungen im Angebot:

- RS 2. Einführung eines 30-Minuten-Taktes zur Hauptverkehrszeit zwischen Bremen und Bremerhaven-Lehe mit zehn Fahrtenpaaren montags bis samstags. Derzeit verkehren nur einzelne Verstärkerfahrten

- RS 2. Verschiebung der Fahrzeiten zwischen Bremerhaven und Bremen. Damit Herstellen eines Eckanschlusses von/nach Bremen-Vegesack auch auf der Relation Bremerhaven – Bremen-Vegesack
- RS 3 und RS 4. Neukonzeption der Bedienung auf der Achse Bremen – Oldenburg: Einführung einer neuen Expresslinie RS 3X Bremen – Delmenhorst - Hude – Oldenburg – Bad Zwischenahn; Verlängerung der RS 3 zur Hauptverkehrszeit nach Wilhelmshaven; Bedienung sämtlicher Zwischenhalte der RS 4 zwischen Bremen und Hude. Dadurch entsteht zwischen Bremen und Hude ein durchgängiger 30-Minuten-Takt mit der Bedienung aller Zwischenhalte.
- RB 76. Die Linie RB 76 Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) wird in das Netz der Regio-S-Bahn integriert.

Im Netz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen werden gegenwärtig etwa 5,08 Mio. Zugkm jährlich erbracht. Durch die vorgenannten Angebotsausweitungen wird sich das Fahrtenvolumen auf rund 6,4 Mio. Zugkm jährlich erhöhen. Der Anteil der LNVG daran beläuft sich auf rund 67%, der Anteil Bremens liegt bei rund 33 %.

Qualität

Neben einer Verbesserung des Verkehrsangebotes liegt ein weiterer Schwerpunkt bei dieser Ausschreibung auf Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität. Um z. B. die Personalverfügbarkeit bei Triebfahrzeugführern zu erhöhen, werden den Verkehrsunternehmen Vorgaben für die Berücksichtigung von „Pufferzeiten“ in den Dienstplänen gemacht, um längere Reaktionszeiten bei kurzfristigen Krankmeldungen zu erhalten. Zusätzlich werden während der Hauptverkehrszeiten an vier zentralen Stationen im Netz Bereitschaftsdienste vorgeschrieben, um kurzfristig ausfallendes Personal spontan ersetzen zu können. Darüber hinaus werden den Unternehmen Vorgaben für die Ausbildung von eigenen Triebfahrzeugführern gemacht, um Personalengpässen vorzubeugen.

Die erreichte hohe Qualität in den Bereichen Marketing, Service und Fahrgastinformation soll als vorzuziehender Mindeststandard gesichert und punktuell verbessert werden. In diesem Zusammenhang wird die Zugbegleitquote von heute 70 % auf generell 100 % angehoben. D. h. zukünftig wird jeder Zug von Servicepersonal begleitet. Darüber hinaus wird in den Vorgaben der Ausschreibung großer Wert auf hohe Qualitätsstandards in den Bereichen Betriebs- und Notfallmanagement sowie Datenlieferung an und Betreuung von Informationssystemen gelegt.

Für den Vertrieb von Fahrausweisen über Automaten wird ein neues Konzept zur Umsetzung vorgegeben, das den Erwerb von Fahrscheinen im Bedienungsgebiet der Regio-S-Bahn vereinheitlichen soll. Dieses Konzept sieht vor, dass an den Stationen der Regio-S-Bahn nur noch der künftige Betreiber Fahrausweise des öffentlichen Personennahverkehrs verkaufen wird. Damit wird z.B. an der Station Bremerhaven Hbf zukünftig nur noch ein Automatentyp stehen; heute sind dort unterschiedliche Automatentypen der DB AG, der NWB und der EVB zu finden. Mit diesem Konzept wollen die Aufgabenträger verpflichtend auch den Vertrieb von Fahrausweisen des Schienenpersonenfernverkehrs über die Automaten der Regio-S-Bahn vorgeben. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist, dass die anfallenden Vertriebsprovisionen für einen entsprechenden Vertrieb auskömmlich sind.

Als Anreiz, den Kunden eine hohe Qualität anzubieten, wird mit dem zukünftigen Betreiber der Regio-S-Bahn ein qualitätsbasiertes Anreizsystem mit Bonuszahlungen vereinbart. Als Grundlage zur Bewertung dient eine Kundenbefragung, die durch den Einsatz von Profitestern, die im Auftrag der Aufgabenträger die Qualität des Verkehrsunternehmens prüfen, ergänzt wird

Fahrzeuge

Als Fahrzeuge werden sowohl Gebrauchtfahrzeuge als auch Neufahrzeuge zugelassen. Sollte sich ein Bieter mit Gebrauchtfahrzeugen durchsetzen, haben diese mindestens die Qualitätsanforderungen der aktuell eingesetzten Fahrzeuge zu erfüllen. Darüber hinaus wäre dann innerhalb der ersten vier Betriebsjahre ein umfassendes Redesign der Fahrzeuge durchzuführen, so dass diese aus Sicht des Fahrgastes quasi neuwertig sein werden. Unabhängig davon, ob Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge zum Einsatz kommen, wird im Netz der Regio-S-Bahn ein kostenfreies Fahrgast-WLAN eingeführt.

Für Neufahrzeuge gelten nochmals erhöhte Anforderungen, die durchweg den derzeitigen Stand der Technik z. B. hinsichtlich Barrierefreiheit, Fahrgastinformationssysteme oder Beleuchtung berücksichtigen. Um eine hohe Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge zu erreichen und Ausfälle aufgrund von technischen Störungen und Reparaturen zu minimieren, wird die Quote der vorzuhaltenden Reservefahrzeuge gegenüber dem heutigen Verkehrsvertrag erhöht.

Verkehrsvertrag

Der neue Verkehrsvertrag soll eine Laufzeit von 14 Jahren haben. Er soll als Bruttovertrag ausgestaltet werden, ergänzt um ein neues Bonussystem, das die vielfältigen Malusregelungen ergänzt und zusätzliche Anreize für eine dauerhaft hohe Qualität gegenüber dem Kunden schafft.

Bei der Berechnung des Zuschusses werden die Kosten wie bisher für die bestellte Leistung (z. B. Infrastrukturkosten, Betriebs- und Vertriebskosten) mit den Fahrgeldeinnahmen des Teilnetzes verrechnet. Die jeweils verbleibende Differenz (Zuschuss) wird entsprechend dem jeweiligen Anteil der Aufgabenträger an der Betriebsleistung von den Aufgabenträgern an das beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgezahlt.

Die Betriebsaufnahme in dem neu vergebenen Netz der Regio-S-Bahn ist für den 11.12.2022 vorgesehen. Für den Fall, dass der Betreiber die für den Betrieb des Netzes erforderlichen Fahrzeuge früher als zu dem zuvor genannten Termin zur Verfügung stellen kann, ist eine um ein Jahr vorgezogene Betriebsaufnahme möglich.

Vergabeverfahren

Eine derzeit in der Abstimmung befindliche Verwaltungsvereinbarung regelt zwischen den beteiligten Aufgabenträgern LNVG und SUBV die Zusammenarbeit, Finanzierung und Abwicklung von Vergabeverfahren und Verkehrsvertrag. Sie ist so angelegt, dass die Federführung bei der LNVG liegt, in deren Zuständigkeitsbereich rund 2/3 der Verkehrsleistungen erbracht werden.

Die Vergabe erfolgt in einem zweistufigen EU-Ausschreibungsverfahren. In der ersten Stufe, die am 30.01.2018 mit einer Veröffentlichung im EU-Amtsblatt begonnen hat, erfolgt ein öffentlicher Teilnahmewettbewerb, bei dem sich die interessierten Unternehmen für eine Angebotsabgabe qualifizieren können. Dieser ist mittlerweile abgeschlossen. In der zweiten Stufe des Ausschreibungsverfahrens sind die qualifizierten Bewerber zur Abgabe eines verbindlichen Angebotes auf der Grundlage einer Leistungsbeschreibung aufgefordert. Diese Stufe soll bis zum Herbst 2018 abgeschlossen sein. Die Vergabeentscheidung wird für das Jahresende 2018 angestrebt. Die Vergabe soll in einem Los erfolgen.

Finanzierung

In den letzten fünf Jahren betrug der Zuschuss des Landes Bremen für das Angebot der Regio-S-Bahn rund 14,5 Mio. € jährlich. Dieser Zuschuss wird sich künftig durch Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen erhöhen. Die Kosten dafür werden im Rahmen der Ausschreibung ermittelt. Die Finanzierung erfolgt aus Regionalisierungsmitteln.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Vorbereitung des Vergabeverfahrens „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen 2022+“ zur Kenntnis.