

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Susanne Menge und Meta Janssen-Kucz (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Beschaffung neuer Fahrzeuge für das sogenannte Expresskreuz Bremen/Niedersachsen - Schneller Zug nach Wilhelmshaven verzögert sich

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Susanne Menge und Meta Janssen-Kucz (GRÜNE), eingegangen am 04.12.2019 - Drs. 18/5305
an die Staatskanzlei übersandt am 06.12.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 16.12.2019

Vorbemerkung der Abgeordneten

Laut Medienberichten und Presseinformation der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) vom 03.12.2019 hat die LNVG Probleme mit der Beschaffung neuer Doppelstockzüge, die von Bremerhaven nach Hannover und Osnabrück sowie auf der Linie von Hannover über Bremen nach Norddeich/Wilhelmshaven verkehren sollen, und verschiebt den Kauf dieser (zunächst) um ein Jahr. Begründet wurde dies mit mangelnden Angeboten seitens der Fahrzeuganbieter, die nicht die Anforderungen (u. a. Gepäck- und Sitzkomfort, moderner Fahrgastinformation, WLAN, behindertengerechte Ausstattung) der LNVG erfüllen konnten, sodass die neuen Fahrzeuge für das sogenannte Expresskreuz Bremen/Niedersachsen nun frühestens erst ab Dezember 2024 eingesetzt werden können. Die LNVG hofft, dass Bieter die Zeit nutzen und neue Angebote bis zur neu anvisierten Vergabeentscheidung im Herbst 2020 abgeben können. Von der Bestellung der Triebzüge bis zur Lieferung soll es dann noch etwa vier Jahre dauern.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), die für das Land die Aufgabenträgerschaft im Schienenpersonennahverkehr für den überwiegenden Teil Niedersachsens wahrnimmt, beabsichtigt für die Linien des Expresskreuzes Bremen/Niedersachsen (EBN) neue Fahrzeuge zu beschaffen. Im Rahmen des für die Beschaffung erforderlichen Vergabeverfahrens werden u. a. folgende Vorgaben gemacht:

- Es muss ein niveaugleicher barrierefreier Einstieg an allen Türen (bei Bahnsteigen mit 760 mm über Schienenoberkante) möglich sein.
- Es sollen Fahrzeuge beschafft und deren Instandhaltung durch den Fahrzeughersteller in einer von ihm zu errichtenden Werkstatt über 30 Jahre (Fahrzeuglebensdauer) gesichert werden.
- Es sollen mindestens teilweise doppelstöckige Elektrotriebwagen (ET) in unterschiedlichen Triebzuglängen (ET-3, ET-4, ET-5 und ET-6) beschafft werden. Die Ziffer steht für die Anzahl der Wageneinheiten. Die ET müssen zu Mehrfachtraktionen im Betrieb gekuppelt werden können. Auch ein Trennen (Flügeln) muss möglich sein.
- Die Triebzuglängen eines ET müssen veränderbar sein, um in der Lebensdauer auf Veränderungen der Nachfrage reagieren zu können.
- Im Instandhaltungsfall muss es möglich sein, einzelne Wageneinheiten pro ET austauschen zu können.

- Die Möglichkeiten zur Fahrradbeförderung müssen saisonal anpassbar sein.
- Es sind ausreichend Gepäckabstellmöglichkeiten vorzusehen.

Der Teilnahmewettbewerb im Rahmen des Vergabeverfahrens wurde im Herbst 2018 gestartet. Es haben sich mehrere Bieter für das Vergabeverfahren qualifiziert. Diese wurden im Januar 2019 zur Abgabe eines ersten indikativen Angebots aufgefordert. Zu Ende März 2019 haben dann mehrere Bieter ein Angebot abgegeben. Danach erfolgte die erste Auswertung durch die LNVG, bei der festgestellt wurde, dass die angebotenen Fahrzeugkonzepte nur zum Teil den Vorgaben der LNVG entsprachen. Außerdem wurde das neue Zulassungsverfahren durch die geforderten Triebzugkombinationen von den Bietern als komplex und zeitlich sehr aufwändig eingeschätzt.

Die LNVG führte daraufhin mehrere Verhandlungsgespräche mit den Bietern. Dabei wurde erörtert, wie die Angebote hinsichtlich der Erfüllung der Vorgaben verbessert werden können. Seitens der LNVG wurde geprüft, ob und wie Vorgaben geschärft werden müssen.

Die LNVG hat sich im Ergebnis zur Zurückversetzung des Verfahrens auf den Stand nach Abschluss des Teilnahmewettbewerbs entschieden, da auf diesem Wege wesentliche Vorgaben und deren Bewertung geschärft werden können.

Mit Rücksicht auf das laufende Vergabeverfahren können keine weiteren Details zu den Bietern und deren Angeboten genannt werden.

1. Welche Gründe sieht die Landesregierung, dass die bisherigen Bieter der Ausschreibung entsprechend kein adäquates Angebot unterbreiten konnten, und woraus hegt sie die Hoffnung, dass die Bieter während der Verlängerungsphase im Beschaffungsverfahren ein passendes Angebot unterbreiten werden (können)?

Als größte Herausforderung für die Beschaffung der neuen Fahrzeuge wird die Erfüllung der geforderten Sitzplatzkapazitäten gesehen. Die abgegebenen Angebote können allesamt u. a. nicht die zukünftig prognostizierte Nachfrage befriedigen. Die geforderten Sitzplatzkapazitäten zuzüglich einer prognostizierten 30-prozentigen Nachfragesteigerung können nur erreicht werden, wenn

- die Barrierefreiheit reduziert würde,
- die Qualität der Sitze (Sitzabstand, Sitzneigung, Anordnung) reduziert würde und
- auf Ausstattungsmerkmale wie Gepäckbeförderung oder Fahrradmitnahme verzichtet würde.

Um auch angesichts der Bedeutung dieser Linien für die angebundenen Fremdenverkehrsregionen weiterhin eine hohe Qualität bieten zu können und keine diesbezüglichen Einschränkungen hinzunehmen, ist es zukünftig notwendig, die Züge über die bisher maximal vorgesehene und mögliche Zuglänge hinaus weiter zu verlängern. Um dies im EBN umsetzen zu können, hat sich die LNVG entschieden, das Zielkonzept im EBN stufenweise zu entwickeln. Dazu wurden in den letzten Monaten entsprechende Konzepte erstellt. So werden in der 1. EBN-Stufe Züge eingesetzt, die die heutigen Bahnsteige maximal ausnutzen und die heute vorhandene Nachfrage weitestgehend abdecken. Um die prognostizierte Nachfrage abzudecken, sollen in einer 2. EBN-Stufe die Züge verlängert werden, wenn die Bahnsteige entsprechend ausgebaut sind.

Das jetzt entwickelte Konzept bietet die Möglichkeit, die Anforderungen der LNVG stufenweise, auch in Abhängigkeit des notwendigen Infrastrukturausbaus, umzusetzen. Weiterhin ist auch die Flügelung (Trennung) in Oldenburg immer noch mit der Betriebsaufnahme des EBN-Netzes vorgesehen, sodass es zweistündliche Direktverbindungen von Wilhelmshaven nach Hannover geben wird. Diese hätten unter Umständen zur Disposition gestanden, wenn die LNVG das Vergabeverfahren nicht zurückversetzt hätte.

Die LNVG hat mitgeteilt, dass das Interesse der Fahrzeugindustrie nicht gesunken ist, und geht davon aus, dass eine Zuschlagserteilung im Herbst 2020 erfolgen kann.

- 2. Wird nach Auffassung der Landesregierung die LNVG die Ausschreibung im weiteren Beschaffungsverfahren verändern oder anpassen, und wie wird die LNVG vorgehen - auch vor dem Hintergrund des geplanten Einsatzes ursprünglich Dezember 2023, nun Dezember 2024 -, wenn nach der angekündigten Verlängerung bis Herbst 2020 erneut kein passendes Angebot eingeht?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

- 3. Sieht die Landesregierung Möglichkeiten, das Verfahren anderweitig zu beschleunigen, bzw. andere alternative kurzfristige Lösungen, um doch eine Anbindung bis Ende 2023 sicherzustellen?**

Die Vergabeunterlagen sollen noch in 2019 wieder an die im Teilnahmewettbewerb qualifizierten Bieter gegeben werden. Damit werden diese aufgefordert, ein neues indikatives Angebot abzugeben. Nach dessen Auswertung, weiteren Bietergesprächen und gegebenenfalls einem Update der Vergabeunterlagen soll im Sommer 2020 zum finalen Angebot aufgerufen werden, auf das dann im Herbst 2020 der Zuschlag erteilt werden soll. Aufgrund der hohen Komplexität aus Beschaffung und Instandhaltung sowie Erstellung der Werkstatt lässt sich das Verfahren nicht weiter beschleunigen.

Nach Zuschlagserteilung will die LNVG der Fahrzeugindustrie ausreichend Zeit geben, um die Fahrzeuge - es geht hier um ca. 150 bis 160 „Wageneinheiten“ - zu konstruieren, zu bauen und zuzulassen. Letzteres wird erstmalig unter den dann geltenden Regelungen des 4. EU-Eisenbahnpakets mit der Fahrzeugzulassung durch die ERA (European Railway Agency) erfolgen. Insoweit wird mit dem gewählten Verfahren auch Unsicherheiten über die Dauer des neuen Zulassungsprozesses Rechnung getragen werden. Auch der Bau der Werkstatt, die zur Abnahme des ersten Triebzuges im Sommer 2024 fertiggestellt sein muss, wäre bei einer Beschleunigung des Verfahrens sehr zeitkritisch. Eine Verkürzung der Vertragsumsetzung auf drei Jahre, verbunden mit dem Vorziehen der Betriebsaufnahme auf 2023, wird seitens der LNVG, aber auch der Fahrzeugindustrie, als nicht möglich erachtet.