



VERGABEREIFE REGIONALBUSVERKEHRE GEMÄSS NAHVERKEHRSPLAN 2022 AB 08/2024

AUSSCHUSS FÜR KREISENTWICKLUNG AM 20.11.23

AUSGANGSLAGE

- Die auf Grund des einstimmigen Beschlusses des Kreistages vom 12.07.2022 (Beschlussbuchauszug Lfd. Nr. 109, TOP 13) zum August 2024 anstehende wettbewerbliche Vergabe des Regionalbusverkehrs nach den Vorgaben des Nahverkehrsplanes 2022 erfordert zur Einhaltung der erforderlichen Fristen und Rüstzeiten die Veröffentlichung der entsprechenden Ausschreibung bis spätestens Ende November 2023.
- Nach mehreren Besprechungen mit den fachlichen und rechtlichen Beratern zur Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen gemäß § 121 GWB (Leistungsbeschreibung) muss festgestellt werden, dass konzeptionell für den **Linienverkehr** im Landkreis derzeit **keine Vergabereife** erreicht werden kann, weil wesentliche Ausschreibungsgrundlagen nicht in einer Leistungsbeschreibung fixiert werden können bzw. derzeit lediglich suboptimale Übergangslösungen würden ausgeschrieben werden können.

AUSGANGSLAGE

- Davon nicht betroffen sind die **Linienbedarfsverkehre** („callheinz“), die als **wesentliche Ergänzung zum Linienverkehr**, wie geplant, mit Start zum 01.08.2024 ausgeschrieben werden können. Ein entsprechendes Pilotprojekt im Süden des Landkreises Schweinfurt läuft seit Mai 2023 sehr erfolgreich in Kooperation mit dem Landkreis Kitzingen.
- Im Folgenden soll die fehlende Vergabereife für die Linienverkehre erläutert und ein alternatives Vergabekonzept vorgestellt werden.

FEHLENDE VERGABEREIFE – GRÜNDE

TEUERUNG UND UNKLARE ERLÖSSITUATION

- Die Interimsvergabe vom Sommer 2023 zeigt eine **wesentliche Verteuerung** ggü. den bisherigen Kostenprognosen der Verwaltung. Bislang wurde von einem Kilometerpreis von 3,50 € in den Kostenschätzungen ausgegangen; derzeit muss auf Grund des Ausschreibungsergebnisses der Notvergabe mit Kosten von 5,25 € pro Kilometer kalkuliert werden.
- Hätte also der Verkehr bei 2.898.095 auszuschreibenden Fahrplankilometern nach der bisherigen Kostenschätzung etwa 10,1 Mio. € brutto **ohne Gegenrechnung von Erlösen** gekostet, muss die Kostenschätzung aktuell auf 15,2 Mio. € brutto im Jahr berichtigt werden.
- Es ist mit hoher Wahrscheinlichkeit zu befürchten, dass eine Vergabe des Regionalbusverkehrs wie bisher geplant, ab Sommer 2024 auf zehn Jahre zu Angeboten mit diesem Niveau - vielleicht etwas darunter - führen dürfte. **Dagegen ist die Höhe der Erlöse derzeit kaum kalkulierbar**, weil zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Zukunft des Deutschlandtickets vrsl. über 2024 hinaus nicht gesichert ist und auf Grund des geplanten Verbundbeitritts der künftige Tarif, der die Erlöse bestimmt, aktuell noch nicht feststeht.
- Die vrsl. Erlöse im Linienverkehr können also nicht seriös angegeben werden. Hinzu kommt, dass die ÖPNV- Förderung des Freistaates Bayern derzeit reformiert wird (z. B. § 45 a PBefG). Damit kann derzeit nicht mit hinreichender Sicherheit ausgesagt werden, in welcher Höhe der ÖPNV den Kreishaushalt künftig vrsl. in Anspruch nehmen wird.

FEHLENDE VERGABEREIFE – GRÜNDE

TEUERUNG UND UNKLARE ERLÖSSITUATION

- Die Verwaltung braucht hier größere Klarheit und sieht es deshalb als geboten an, **das zur Vergabe vorgesehene Fahrplan- und Leistungsprogramm im Linienverkehr unter den jetzt festzustellenden dynamischen Kostensteigerungen** im Busverkehr, die auch andernorts festzustellen sind, zu überprüfen und dem Kreistag ggf. Einsparvorschläge bzw. alternative Konzepte zu unterbreiten.
- **Das Fahrplan- und Leistungsprogramm ist das wesentliche Dokument für die anstehende Vergabe im Regionalbusverkehr.**
- Eine solche Überprüfung erfordert jedoch im Kontext mit den Personalressourcen in der Verwaltung einen ausreichenden Zeitraum.
- Hinzu kommt, dass die für diese Überprüfung wünschenswerte Fahrgasterhebung des Verbundes mit ihren Ergebnissen für den Landkreis auf Grund von Verzögerungen in der Verkehrserhebung auf Grund der Corona-Pandemie und anderen Einflussfaktoren, wie dem 9 Euro-Ticket und dem Deutschlandticket, aktuell noch nicht verfügbar ist. **Die Ergebnisse der Fahrgasterhebung dienen der verbesserten Abschätzung der Stimmigkeit des Angebotes und der Entwicklung der Erlössituation im Linienverkehr.**

FEHLENDE VERGABEREIFE – GRÜNDE

ABSTIMMUNG MIT DEN NACHBARAUFGABENTRÄGERN

- Bedingt durch die Kreisgrenzen überschreitenden Linien sind noch abschließende Abstimmungen mit den Nachbaraufgabenträgern erforderlich, die sich durch das erhöhte Arbeitsaufkommen im Zusammenhang mit der Einführung des 9 Euro-Tickets, dem Deutschlandticket, der verlängerten Verkehrserhebung und der Entbindung eines Großteils der ehemals eigenwirtschaftlichen Linien im Landkreis von der Betriebspflicht mit anschließend erforderlicher Notvergabe, verzögert haben.
- Die anderen Aufgabenträger müssen die ihnen vorgeschlagenen Fahrpläne ebenfalls noch auf ihre Wirtschaftlichkeit hin überprüfen, **weil die Kostensteigerungen auch diese Aufgabenträger zum Umdenken veranlasst haben**. Hier stehen vor allem die stündlichen Verbindungen in der Überprüfung, weil benachbarte Aufgabenträger z. T. inzwischen eine Verbindung alle zwei Stunden für ausreichend erachten.
- Es sind noch die Kostenschlüssel zu finden, mit denen sich die Nachbaraufgabenträger an den Kosten des Linienverkehrs beteiligen sollen.
- Die vertraglichen Grundlagen müssen abschließend abgestimmt werden.

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN

GEGENÜBER DEM STAND BESCHLUSS NAHVERKEHRSPLAN 2022

- Vorbemerkung: Die nachfolgenden Punkte alleine würden für sich genommen eine Verschiebung der geplanten Ausschreibung auf einen späteren Zeitpunkt mit einiger Wahrscheinlichkeit nicht rechtfertigen.
- In Verbindung mit der Notwendigkeit, das Fahrplan- und Leistungsprogramm auf Grund der Kostenentwicklung zu untersuchen und zu optimieren, bedürfen diese Punkte jedoch ebenfalls der Aktualisierung gegenüber dem Nahverkehrsplan 2022 und der entsprechenden Berücksichtigung in der geplanten Ausschreibung der Regionalbusverkehre für die geplante Laufzeit von 10 Jahren.

FESTLEGUNG VON STANDARDS IM VERBUNDRAUM

AKTUALISIERUNG DER STANDARDS AUS DEM NAHVERKEHRSPLAN

- Einzelne Eckpunkte der qualitativen Ausgestaltung der Linienverkehre nach dem Nahverkehrsplan wären bei Beginn des zehnjährigen Dienstleistungsauftrages derzeit in der Leistungsbeschreibung gegenüber dem im Verbund geplanten Festlegungen veraltet. Hier geht es insbesondere um Standards (z. B. Fahrzeugausstattung bzw. Technik), die die Aufgabengabenträger auf Ebene der Verbundgesellschaft noch miteinander abzustimmen haben.
- Die Festlegung von Standards auf Ebene des Verbundes ist ein essentielles Thema. **Unterschiedliche Standards auf Ebene eines Verbundes sind potentiell kostentreibend, weil bei zu großer Unterschiedlichkeit Fahrzeuge nur auf der Ebene von Aufgabenträgern eingesetzt werden könnten.** Ziel ist es jedoch, Fahrzeuge auf der gesamten Verbundebene einsetzen zu können und damit kosteneinsparende Skalierungseffekte bei der Beschaffung zu erzielen, die sich dann wiederum positiv auf die Kosten der Verkehrsverträge auswirken werden.
- Zudem ist der **künftige Tarif** (insbesondere auf Grund der Einführung des Deutschlandtickets) und die **Systematik der Einnahmeaufteilung** im Verkehrsverbund zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch offen und befinden sich aktuell in einem frühen Stadium der Bearbeitung. **Beides hat jedoch maßgebliche Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Verkehre, weil sich dadurch die Erlöse bestimmen.**

RECHNERGESTEUERTES BETRIEBSLEITSYSTEM

AKTUALISIERUNGEN DER FESTLEGUNGEN AUS DEM NAHVERKEHRSPLAN

- Im Nahverkehrsplan wurde festgelegt, dass die Verkehrsunternehmen ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) bzw. ein Intermodal Transport Control System (ITCS) brauchen und dem Auftraggeber Zugriff darauf zu gewähren ist. Dies ist gegenüber der Beistellung eines RBL/ITCS eine potentiell kostentreibende Lösung. Die aktuelle Entwicklung ist, die Infrastruktur gemeinsam mit anderen Aufgabenträgern, ggf. auf Ebene des Verbundes, anzuschaffen und den Verkehrsunternehmen beizustellen.
- Die zu beschaffende Infrastruktur (Mandantschaft RBL/ITCS, Fahrscheindrucker) ist nach jetzigem Kenntnisstand förderfähig; leider sind hierzu noch keine Einzelheiten bekannt. Bekannt ist jedoch, **dass die Förderfähigkeit höchstwahrscheinlich nur im Zusammenhang mit der Verbunderweiterung gegeben ist. Es stehen bis zu 90 % Förderung für die förderfähigen Kosten im Raum.** Der Abschluss von Verträgen außerhalb des Kontextes mit dem Verbundraum wäre förderschädlich.
- Notwendig ist diese Infrastruktur zur Angebotsplanung und Erlöskontrolle sowie zur Kontrolle der ausgeschriebenen Fahrleistungen. Es werden Erkenntnisse über Ausfälle, Verspätungen, Verfrühungen, Einhaltung der Linienwege, Ticketverkäufe, Buskapazitäten etc. gewonnen, die für die künftige Steuerung der gemeinwirtschaftliche Verkehre unbedingt erforderlich sind.

WEITERE AKTUELLE ENTWICKLUNGEN

HALTESTELLEN

- Eine weitere Investition soll im Bereich der Übernahme der Haltestellen der Verkehrsunternehmen in das Eigentum des Landkreises Schweinfurt getätigt werden.
- Eigentum, Wartung und Pflege der Haltestellen sind wesentlicher Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen. Wartung und Pflege sollen durch die Verkehrsunternehmen geleistet werden.
- Wenn der Landkreis Eigentümer der Haltestellen wird, müssen diese Haltestellen nicht nach jedem Betreiberwechsel abgebaut und durch einen neuen Betreiber neu aufgebaut werden, sondern können **sinnvollerweise dauerhaft kostensenkend** durch den Landkreis beigestellt werden.
- Die Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen sollen dazu in Kürze beginnen.

FEHLENDE VERGABEREIFE – GRÜNDE

ZUSAMMENFASSUNG

- Zusammenfassend kann gesagt werden, dass **höhere wirtschaftliche Risiken durch massiv gestiegene Kosten**, insbesondere durch eine **veränderte Marktlage (u.a. Personalknappheit)** und **bestehendem Abstimmungsbedarf** mit benachbarten Aufgabenträgern und dem Verkehrsverbund über **qualitative Standards, die ebenfalls die Kostenseite beeinflussen**, dazu führen, dass eine Ausschreibung, wie im Beschluss vom 12.07.2022 gefordert, mit dem Datum 01.08.2024 als Datum der Betriebsaufnahme **für einen Verkehr mit 10-jähriger Laufzeit** derzeit **nicht empfohlen** werden kann.

ALTERNATIVES VERGABEKONZEPT

- **Trennung des Linienbedarfsverkehrs (callheinz) von der Gesamtvergabe**, unmittelbare Durchführung des Vergabeverfahrens und **Start - wie bisher geplant - zum 01.08.2024. Callheinz wird bereits zu einer spürbaren Verbesserung des ÖPNV im Landkreis beitragen.** Es wird geprüft, ob mit einer gegenüber dem callheinz 222 (südlicher Landkreis) erhöhten Fahrzeuganzahl, z. B. in den Wintermonaten Oktober bis April, gefahren wird.
- Die Erfahrung aus dem südlichen Landkreis zeigt, dass der callheinz gerade in sehr ländlichen Bereichen viel besser als Alternative zum Auto wahrgenommen wird, als der starre und unflexible Linienverkehr, der aber andererseits für den Transport vieler Personen auf nachfragestarken Relationen, z. B. im Schülerverkehr, ohne Alternative ist.
- Sobald callheinz ab August 2024 auch im restlichen Landkreis verfügbar ist, kann der restliche Linienverkehr daran **kostensenkend** in einer Überarbeitung der Fahrpläne ausgerichtet werden.

ALTERNATIVES VERGABEKONZEPT

- **Es ist das Ziel, den Beschluss des Kreistages vom 12.07.2022 (Vergabe des Regionalverkehrs nach den Vorgaben des Nahverkehrsplanes) zu einem späteren Zeitpunkt als ursprünglich geplant, umzusetzen**, wenn die entsprechende Vergabereife erreicht ist und die mit der Vergabe verbundenen wirtschaftlichen Risiken tatsächlich eingeschätzt werden können. Daraus ergibt sich das folgende weitere Vorgehen:
 - Interimsvergabe des Regionalbusverkehrs vom **August 2024 bis Weihnachtsferien 2025**; Ausschreibung mit verminderten Anforderungen (wie Notvergabe September 2023 bis Juli 2024) zur Gewährleistung eines möglichst breiten Bietermarktes. Es wird eine Verlängerungsoption mit ausgeschrieben, um Projektrisiken abzusichern.
 - Vergabe des Regionalbusverkehrs **ab den Weihnachtsferien 2025** (die Verwaltung erwartet, dass bis zum Beginn des Vergabeverfahrens ab Herbst 2024 alle oben aufgeführten Unklarheiten hinreichend geklärt sind).

ALTERNATIVES VERGABEKONZEPT

- Der Startermin Weihnachtsferien 2025 wurde gewählt, da ein Start in den Sommerferien 2025 im Hinblick auf die Klärung der noch offenen Punkte zu eng erscheint. Ein Start zum Beginn der Weihnachtsferien hat das Risiko, dass die unmittelbare (finale) Betriebsvorbereitung in der Weihnachtszeit liegen würde, in der bspw. die Verfügbarkeit von Dienstleistern (z. B. IT) erfahrungsgemäß stark eingeschränkt ist. Auch um diesem Risiko zu begegnen, soll die Interimsvergabe mit Verlängerungsoption ausgeschrieben werden.
- Zur rechtlichen Umsetzung des modifizierten Vergabefahrplans muss die im September 2022 veröffentlichte Vorabbekanntmachung aktualisiert werden:
 - In einer ersten Aktualisierung (bis Ende 2023/Anfang 2024) erfolgt die Information über die veränderten Zeitpunkte der vom Landkreis Schweinfurt beabsichtigten Vergaben sowie die Information über die beabsichtigte Interimsvergabe im Regionalbusverkehr (August 2024 – Weihnachtsferien 2025) und die Vergabe des Linienbedarfsverkehrs ab August 2024 für acht bis zehn Jahre.
 - In einer zweiten Aktualisierung (vsl. im Herbst 2024) wird über das ggf. angepasste Fahrplankonzept im Regionalbusverkehr (Vergabe ab Weihnachten 2025) informiert.

ALTERNATIVES VERGABEKONZEPT

- Ob und wie das Fahrplankonzept im Regionalbuskonzept angepasst wird, entscheidet - falls es zu Abweichungen gegenüber dem Beschluss vom 12.07.2022 kommen sollte - der Kreistag auf Grundlage der aktuell in einer Ausschreibung befindlichen gutachterlichen Untersuchung zur wirtschaftlich und betrieblich optimierten Betriebsdurchführung der Regionalbusverkehre. Die Ergebnisse werden für das erste Halbjahr 2024 erwartet und müssen im Anschluss bewertet werden.
- Eine Verschiebung des Beginns des zehnjährigen Dienstleistungsauftrages auf Weihnachtsferien 2025 birgt Risiken, die zu beachten sind:
 - Die vom Landkreis zu vergütenden Kosten für den Zeitraum August 2024 bis Weihnachten 2025, dürften höher ausfallen als die Vergütung in den ersten 1,25 Jahren eines 10-Jahres-Vertrages. Bei einer Betrachtung auf zehn Jahre dürften sich diese Mehrkosten der Interimsvergabe im Vergleich zur sofortigen Vergabe eines nicht optimalen Ausschreibungskonzeptes auf zehn Jahre ab Sommer 2024 wieder positiv kompensieren.

ALTERNATIVES VERGABEKONZEPT

- Mit dem Beschluss des Kreistages vom 12.07.2022 wurde zunächst der Nahverkehrsplan 2022 beschlossen. Daneben wurde der nachfolgende Beschluss gefasst:

„ Die Verwaltung wird beauftragt, den Nahverkehrsplan, soweit er in die Zuständigkeit des Landkreises Schweinfurt fällt, durch entsprechende Vorabbekanntmachungen nach Art. 7 Abs. 2 VO EG 1370/2007 und weitere erforderliche Maßnahmen umzusetzen, um die im Nahverkehrsplan definierte, ausreichende Verkehrsbedienung im Landkreis sicherzustellen. Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf, auch in Teilen, fortzuschreiben.“
- Das jetzt vorgeschlagene alternative Vergabekonzept ändert diesen Beschluss vom 12.07.2022 nicht, sondern ist als „weitere erforderliche Maßnahme“ im Sinne des Beschlusses selbst anzusehen, weil an dem Ziel festgehalten wird, den Beschluss des Kreistages vollständig umzusetzen. Ggf. ist der Nahverkehrsplan anzupassen.
- Ein verbindlicher Zeitpunkt zur Umsetzung des Nahverkehrsplanes ist weder im Sachverhalt noch im Beschlusstext selbst enthalten. Es soll durch das alternative Vergabekonzept lediglich Vergabereife für die Festsetzungen des Nahverkehrsplanes und vor allem eine höhere Sicherheit bei der Kalkulation der nach der vollständigen Vergabe zu erwartenden Kosten erreicht werden, um den Beschluss des Kreistages vom 12.07.2022 dann vollständig umsetzen zu können.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verwaltung wird beauftragt, das im Sachverhalt vorgestellte alternative Vergabekonzept für den Regionalbusverkehr im Landkreis Schweinfurt umzusetzen. Der Beschluss des Kreistages vom 12.07.2022 zur Umsetzung des Nahverkehrsplanes 2022 wird dadurch nicht berührt. An den Zielsetzungen des Nahverkehrsplanes wird unverändert festgehalten.

VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT.

