
Nr.: 259-XVI./2020

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	15.09.2020
■ Fachbereich	Verkehr	
■ Verfasser/-in	Günther, Philipp	
■ Telefon	07621 / 410-3413	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	07.10.2020
Kreistag	öffentlich	21.10.2020

Tagesordnungspunkt

Linienbündel Hochrhein

Beschlussvorschlag

- 1) Der Beschluss des Kreistags vom 11.03.2020 („Fortschreibung Nahverkehrsplan 2020; Linienbündelung Landkreis Lörrach; Regiobuslinie Schopfheim - Rheinfelden“) wird dahingehend geändert, dass die Linie 7312 – Stadtverkehr Rheinfelden – aus dem Linienbündel Hochrhein herausgelöst wird. Das Linienbündel ist mit dieser Änderung ab sofort verbindlich.
- 2) Die Vergabe des Linienbündels Hochrhein mit Start am 11.12.2022 erfolgt in Form eines Nettovertrags.
- 3) Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Stadt Rheinfelden (Baden) eine vorsorgliche Vereinbarung zur angemessenen Aufteilung der Vertragskosten abzuschließen. Die Aufteilung soll sich am bisherigen Verhältnis der Zuschussbedarfe auf den Linien orientieren.
- 4) Die Verwaltung wird beauftragt, die Vorabbekanntmachung zu veröffentlichen und die Vergabe vorzubereiten. Die Gremien sind in geeigneter Regelmäßigkeit über den Stand des Verfahrens zu informieren.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	54.70	ÖPNV
Produkt(e)	54.70.01	ÖPNV/Förderung der ÖPNV-Infrastruktur
Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)		Ein zukunftsorientiertes, bedarfsgerechtes und umweltschonendes Mobilitätsangebot ist im Landkreis Lörrach sichergestellt
Leistungsziel / angestrebtes Ergebnis (Was müssen wir dafür tun?)		Der Landkreis wirkt bei der bedarfsgerechten Ausgestaltung des ÖPNV aktiv mit
Zielerreichungskriterium (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):		Vorbereitung und Durchführung der Vergabe

■ Klimawirkung:	<input checked="" type="checkbox"/> positiv	<input type="checkbox"/> neutral	<input type="checkbox"/> negativ	<input type="checkbox"/> keine
■ Personelle Auswirkungen:	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja, ggf. Erläuterung		
■ Finanzielle Auswirkungen:	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja,		
<input checked="" type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	20.000 €	€	2021-2022	
<input type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	€	€	€	

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2019	2020	2021	2022	ab 2023
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand				15.000	5.000	
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand				(15.000)	(5.000)	
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2019	2020	2021	2022	ab 2023
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung						
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

■ **Deckungsvorschlag** (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

Begründung

■ Sachverhalt

VERGABEVERFAHREN

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Lörrach werden die Grundsätze und Rahmenbedingungen für den ÖPNV im Kreisgebiet festgehalten. Damit dient er als Grundlage für die Vergabe der beschlossenen Linienbündel. Im Landkreis bestehen drei solcher Linienbündel: „Hochrhein“, „Wiesental“ und „Markgräflerland“.

Die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans durch Kreistagsbeschluss vom 11.03.2020 war die Vorstufe zum nun anstehenden ersten Vergabeverfahren, das sich auf das Linienbündel Hochrhein bezieht. In der Zwischenzeit hat die Verwaltung gemeinsam mit der AG Nahverkehr des Kreistags die rechtlichen und zeitlichen Vorgaben und die zur Auswahl stehenden Vertragsarten beraten. Die wesentlichen Punkte sollen im Folgenden dargestellt werden:

1. Die EU-Verordnung VO 1370/2007 gibt dem Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV vor, wie Verkehrsleistungen am Unternehmensmarkt zu platzieren sind. Nach den Vergaberegeln der VO 1370/2007 werden öffentliche Dienstleistungsaufträge in der Regel im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben, daneben sieht die Verordnung auch Möglichkeiten für Direktvergaben vor.
2. Das zur Vergabe stehende Linienbündel Hochrhein enthält zum jetzigen Zeitpunkt fünf Linien und den Stadtverkehr Rheinfelden (vgl. Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach vom 11.03.2020, Kap. 10.1). Der Stadtverkehr Rheinfelden soll allerdings aus dem Bündel herausgelöst und von der Stadt selbst vergeben werden (siehe dazu unten).
3. Die aktuellen Liniengenehmigungen laufen sämtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus, was eine Vergabe der Verkehrsleistung erforderlich werden lässt. Um die Vergabe rechtskonform zu steuern, ist eine Vorabbekanntmachung nach Art 7 der VO 1370/2007 bis spätestens 10.12.2020 im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen. Als Betriebsstart für das Linienbündel ist der 11.12.2022 vorgesehen. Sowohl die Fahrplankilometer als auch der Wert der Verkehrsleistungen liegen über den Schwellenwerten, bei denen noch eine direkte Auftragsvergabe möglich ist. Dies hat zur Folge, dass die Leistung in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben werden muss. Die Ausschreibung für das wettbewerbliche Verfahren muss spätestens ein Jahr nach der Vorabbekanntmachung, also im Herbst 2021 beginnen.

Linienbündel Hochrhein (ohne Stadtverkehr Rheinfelden):

			Fahrplan km/a
Linie	7301	Schwörstadt- Rheinfelden-Grenzach-Wyhlen-Lörrach-Basel	117.118
Linie	7302	Rheinfelden Realschule - Schopfheim Busbahnhof	182.795
Linie	7304	Lörrach Gewerbeschule - Rheinfelden Busbahnhof	250.018
Linie	7307	Schopfheim Busbahnhof - Rheinfelden Busbahnhof bzw. Wyhlen OT	175.317
Linie	7313	Schopfheim Busbahnhof - Schwörstadt Oberdorf	36.020
		Summe	761.268

4. Auf den Linien, die 2022 als Bündel vergeben werden sollen, werden im Fahrplanjahr 2020 ca. 762.000 km erbracht. Verrechnet mit dem WBO-Kostenindex für den ÖPNV ergeben sich hieraus abgeschätzte reine Betriebskosten von ca. 2.200.000 € pro Jahr. Weitere Aspekte wie Index-Entwicklung, Unternehmensmarge, wettbewerbliches Verfahren, Fahrzeug-

Umlafoptimierung usw. bleiben hier unberücksichtigt.

5. Die genannten Linien werden zurzeit hauptsächlich durch den derzeitigen Betreiber verantwortet, der das unternehmerische- und betriebliche Risiko trägt. Eine linienscharfe Abrechnung liegt noch nicht vor, da die Einnahmeaufteilung im Verkehrsverbund bislang – aus der Zeit vor Linienbündelung stammend – unternehmensbezogen erfolgt ist. Daher kann an dieser Stelle keine belastbaren Aussagen zu Fahrgeldeinnahmen getroffen werden.
6. Der jährliche Nettozuschuss, den der Landkreis und die Stadt Rheinfelden für einzelne Fahrten leisten, beträgt aktuell ca. 300.000 € (Fahrgeldrückflüsse saldiert). Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 kommt gemäß Nahverkehrsplan ein Zuschussbedarf von ca. 36.000 € hinzu, der auf Fahrten der Linie 7313 entfällt und vom Landkreis zu zahlen ist. Die Betriebskostenzuschüsse entfallen dann etwa zu gleichen Anteilen auf den Landkreis und die Stadt; dies soll sich in einem späteren bündelbezogenen Vertrag als Verhältnis der beiden zueinander wiederfinden. Unabhängig von der Entscheidung über die künftige Vertragsart, ist absehbar, dass auch künftig mit finanziellem bzw. Verwaltungsaufwand gerechnet werden muss. Durch eine Vergabe und den Abschluss entsprechender Verkehrsverträge entsteht bereits grundsätzlich ein Mehr an Abrechnungs- und Controlling-Bedarf.
7. Für diese erste Vergabe eines Linienbündels durch den Landkreis ist es aus Sicht der Verwaltung zweckmäßig, so viel unternehmerische Verantwortung beim Verkehrsunternehmen/Betreiber zu belassen wie möglich. Die Verkehrsbestellung soll daher als sog. Nettovertrag ausgestaltet werden. Bei einem Nettovertrag verbleiben die Tarifeinnahmen, die durch den Verbund zugeschrieben werden, unmittelbar beim Unternehmen; sog. Bruttoverträge weisen die Tarifeinnahmen hingegen dem Aufgabenträger (hier: Landkreis Lörrach und Stadt Rheinfelden) zu.

Für die Entscheidung zugunsten eines Nettovertrags ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Unternehmerische Verantwortung bleibt beim Anbieter.
- Erlörisiko liegt beim Verkehrsunternehmen.
- Unternehmen kalkuliert sowohl die Kosten als auch die Einnahmen ein, saldiert diese selbst zum benötigten Zuschuss und bietet die sich hieraus ergebenden Konditionen an.
- Keine reine Fokussierung des Anbieters auf Produktion bzw. Produktionskosten sondern

immanenter Anreiz für gute Qualität (starkes Interesse an mehr und zufriedenen Fahrgästen), da die unternehmerische Verantwortung nicht auf den Landkreis übergeht.
- Konkreter Zuschussbedarf steht vorab fest und bietet gute Planbarkeit für den Landkreishaushalt.
- Unternehmen trägt die – allerdings übersichtlichen – wirtschaftlichen Risiken aus Tarifscheidungen und Änderungen der Einnahmeaufteilung.
- Aufgaben wie Fahr- und Umlaufplanung, Kundenkommunikation, Mitwirkung an der Einnahmeaufteilung des Tarifverbunds etc. müssen während des Betriebs nicht vom Landkreis übernommen werden.
- Umstellung auf eine Erlösverantwortung des Landkreises („Bruttowelt“) würde zeitlich mit der neuen Vergabeverantwortung („Linienbündel-Welt“) zusammentreffen und die Verwaltungsstrukturen möglicherweise überfordern; insbesondere wäre zeitgleich eine

neue Ordnung im Verhältnis Aufgabenträger – Verkehrsunternehmen – RVL zu schaffen und umzusetzen.

8. Die möglichen Vorteile eines Bruttovertrags wiegen hier deutlich geringer:

- Zwar könnten Anbieter Risikoabschläge bei den Einnahmen einpreisen, aber diese würden letztlich auch in einer ordnungsgemäßen Haushaltsplanung des Landkreises abgebildet werden müssen.
- Soweit für das Nettovertrag-Vergabeverfahren noch keine hinreichend belastbare Kenntnis über die Einnahmesituation besteht, ist diese (zumindest im weiteren Verlauf) für die Haushaltsplanung des Aufgabenträgers ohnehin erforderlich.
- Die in einem Bruttovertrag scheinbar einfachere Anpassung des Leistungsangebots kann durch entsprechende Klauseln im Verkehrsvertrag genau geregelt werden.
- Zwar würde sich über ein Bruttovertragsverhältnis eine unmittelbare Mitbestimmung des Landkreises im Tarifverbund zu tariflichen Angelegenheiten ergeben, aber die Stimm-macht erstreckt sich lediglich auf einen kleinen Bruchteil (im Verhältnis zu anderen Bündeln und insbesondere im Verhältnis zum Schienenverkehr). Für eine – bei Bedarf – bessere Durchsetzung tariflicher Wünsche des Landkreises bieten sich die Verträge mit dem RVL oder eine Entwicklung hin zu einem Aufgabenträgerverbund mit direkter Gesellschafterstellung für den Landkreis an.

9. Fazit: Mit der hier vorgeschlagenen Entscheidung, das Linienbündel Hochrhein mit einem Nettovertrag auszuschreiben, kann die Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt fristgerecht veröffentlicht werden. Die Vergabeunterlagen sind im Laufe des kommenden Jahres auszuarbeiten. Die Vorbereitung, eine rechtssichere Durchführung des Verfahrens und das Ziel, gute Ausschreibungsergebnisse zu erhalten, lösen einen erheblichen Personaleinsatz aus und sind voraussichtlich nur durch Hinzuziehen eines erfahrenen Beratungsunternehmens zu erreichen. Die Kosten hierfür werden mit insg. 20.000 € in den Haushaltsjahren 2021 und 2022 abgeschätzt.

HERAUSLÖSUNG STADTVERKEHR RHEINFELDEN

Mit Schreiben vom 27.07.2020 hat die Stadt Rheinfelden (Baden) dem Landkreis mitgeteilt, dass sie mit der von ihr verantworteten Linie 7312 – Stadtverkehr Rheinfelden – aus dem im Nahverkehrsplan vom 11.03.2020 festgelegten Linienbündel Hochrhein austreten möchte. Zur Begründung wurde darauf hingewiesen, dass diese Herauslösung vorteilhaft wäre, beispielsweise um geplante Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV zeitnah umsetzen zu können, ohne die Ausschreibung des Linienbündels zu beeinflussen. Gründe, die aus Landkreissicht gegen ein Entlassen aus dem Bündel sprechen, sind nicht ersichtlich. Insbesondere ist eine Bündelung von Stadtverkehren seitens des gesetzlichen Aufgabenträgers stets nur im Einvernehmen mit der jeweiligen Gemeinde zulässig. Daher sollte das Entscheidungsgremium (Angelegenheit des Kreistags) dem Wunsch der Stadt Rheinfelden nach entsprechender Abänderung des Linienbündels entsprechen.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter
