

Nr.: 369/2022

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	21.10.2022
■ Fachbereich	Verkehr	
■ Verfasser/-in	Günther, Philipp	
■ Telefon	07621 / 410-3413	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	15.11.2022
Kreistag	öffentlich	23.11.2022

Tagesordnungspunkt

ÖPNV; Marktplatzierung Linienbündel Schwarzwald/Wiesental

Beschlussvorschlag

1. Den in dieser Vorlage erläuterten Änderungen des Nahverkehrsplans Landkreis Lörrach – insbesondere hinsichtlich den Veränderungen der Linienbündel und der darin teilweise vorgesehenen neuen Mobilitätsform – wird zugestimmt. Die Linienbündel sind mit diesen Änderungen ab sofort verbindlich.
2. Die Vergabe des Linienbündels Schwarzwald mit Start am 15.12.2024 soll als Nettoverkehr erfolgen. Die Vergabe des Linienbündels Wiesental mit Start zum selben Datum soll als Bruttoverkehr erfolgen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Stadt Schopfheim eine Interkommunale Vereinbarung über die Vergabe des Stadtverkehrs Schopfheim abzuschließen und die erforderlichen Abstimmungen mit den Nachbarlandkreisen durchzuführen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Vorabbekanntmachung für die neuen Linienbündel zu veröffentlichen und die Vergabe vorzubereiten.

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?)

Der Landkreis sorgt für einen bedarfsgerechten, günstigen und komfortablen Öffentlichen Nahverkehr, auch grenzüberschreitend in der Agglomeration Basel

Leistungsziel /
angestrebtes Ergebnis
(Was müssen wir dafür tun?)

Der Landkreis wirkt bei der bedarfsgerechten Ausgestaltung des ÖPNV aktiv mit

Zielerreichungskriterium
(Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):

■ 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, <u>soweit keine eigenwirtschaftlichen Verkehre</u>		
<input checked="" type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	siehe im Text	siehe im Text		ab 2015
<input type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	€	€	€	

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2021	2022	2023	2024	ab 2025
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand		Laufender Aufwand für einzelne Linien gemäß Nahverkehrsplan und Bestellungen				siehe im Text
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand		Laufender Aufwand für einzelne Linien gemäß Nahverkehrsplan und Bestellungen				
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2021	2022	2023	2024	ab 2025
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung						
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

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

Begründung

- Sachverhalt

HINTERGRUND

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.

Mit Blick auf verschiedene **Prüfaufträge** im Nahverkehrsplan und in Anlehnung an die **ÖPNV Strategie 2030** des Landes, soll der ÖPNV im Landkreis Lörrach weiterentwickelt werden. Aus diesem Grund wurde das Verkehrsgebiet im heutigen geografischen Bündel Wiesental überplant.

Zur expliziten Vorbereitung der Marktplatzierung des Linienbündels, welche nach den Regelungen der EU-Verordnung VO 1370/2007 durchzuführen ist, haben sich die Verwaltung und die AG Nahverkehr des Kreistags gemeinsam mit Vergabeverfahren, Betriebsplanung und zeitliche Vorgaben befasst.

Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen, wurde für die Angebotskonzeption eine Kombination aus klassischem Linienverkehr nach § 42 PBefG und einem Linienbedarfsverkehr § 44 PBefG konzipiert. Die wesentlichen Punkte und Szenarien sollen im Folgenden dargestellt werden.

ERFORDERLICHE ÄNDERUNGEN

Das zurzeit im Nahverkehrsplan skizzierte Linienbündel Wiesental soll wegen seiner Größe, Disponierbarkeit und Attraktivität im Wettbewerb in zwei Bündel aufgeteilt werden.

- Linienbündel Schwarzwald
- Linienbündel Wiesental

I. Linienbündel Schwarzwald

Linie 7300	Titisee Bhf. - Todtnau – Schopfheim
Linie 7306	Schönau i. Schw. – Belchenbahn (über Multen/Wiedener Eck)
Linie 9003	Häg-Ehrsberg/Ehrsberg – Zell i. W.
Linie 7321	Todtmoos – Todtnau/Schönau

Die Linien sind bereits heute durch den derzeitigen Betreiber SBG Südbadenbus GmbH, der das unternehmerische und betriebliche Risiko trägt, optimiert und zu einem hohen Grad vertaktet. Eine grundsätzliche Angebotsanpassung über das derzeitige Fahrtenangebot hinaus erscheint derzeit nicht erforderlich.

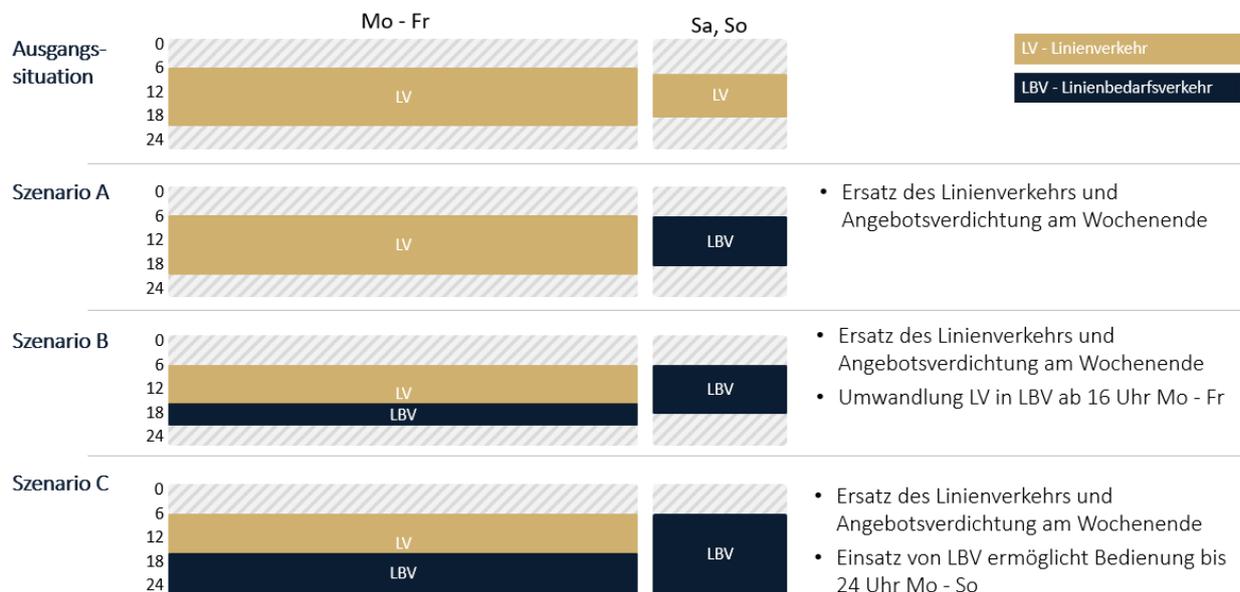
Auf den Linien werden 2022 rd. 970.000 Fahrplankilometer erbracht. Berechnet man diese Verkehrsleistung mit einem für das Jahr 2024 geschätzten km-Satz von 4 - 5 €, ergeben sich reine Betriebskosten zwischen 3.900.000 € – 5.000.000 €. Dies entspricht auch den aktuellen Erfahrungswerten aus anderen Ausschreibungen für reine Betriebskosten.

II. Linienbündel Wiesental

Linie 7305 Steinen Schule – Steinen Hüsingens – Steinen Hägelberg – Endenburg
 Linie 7308 Schopfheim Busbhf. – Schopfheim – Gersbach Post
 Linie 7310 Schopfheim Ebertschule – Tegernau – Haldenhof/Schönau
 Linie 9002 Tegernau – Zell i. W. – Gersbach
 Stadtverkehr Schopfheim (ehemals Linie 9001)

- a.) Das Linienbündel Wiesental deckt außerhalb des Stadtverkehrs Schopfheim zurzeit hauptsächlich den Bedarf der Schülerbeförderung und Pendlerströme ab und umfasst 420.000 Fahrplan-km/Jahr. Es herrscht ein Mangel an Angeboten wochentags am späten Nachmittag sowie an den Wochenenden. Ergänzend zu den hier bestehenden Linienfahrplänen und als Ersatz der Linienfahrten ab ca. 16 Uhr soll daher ein flexibler Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG eingesetzt werden.

Mögliche **Szenarien** für den Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG innerhalb des geografischen Bündels:



	Szenario A	Szenario B	Szenario C
Betriebszeiten	Mo - Fr: kein Betrieb Sa, So: 06:30 - 18:00 (11,5h)	Mo - Fr: 16:00 - 21:00 (5,0h) Sa, So: 06.30 - 18.00 (11,5h)	Mo - Fr: 16:00 - 24:00 (8,0h) Sa, So: 06:30 - 24:00 (17,5h)
Betriebskosten LBV p.a.	~160.000 - 240.000 €	~275.000 - 430.000 €	~400.000 - 635.000 €
Pot. Red. Leistungskilometer LV p.a.	~19.000 km	~120.000 km	

- b.) Der **Stadtverkehr Schopfheim** obliegt in organisatorischer und finanzieller Gestaltung der Stadt Schopfheim. Aufgrund der Zugehörigkeit zum Linienbündel überschneiden sich die verschiedenen Sachlagen, sodass der Verkehr in Planung, Vergabe und Steuerung gesamthaft zu betrachten ist. Für den Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG innerhalb des Stadtgebiets Schopfheim sind nachfolgende Varianten denkbar, über die im Rahmen einer Gemeinderatsitzung beraten und entschieden werden soll:

	Szenario A	Szenario B	Szenario C
Betriebszeiten	Mo - Fr: 08:00 - 12:00 (4h) 14:00 - 18:00 (4h) Sa: 08:00 - 12:00 (4h) So: kein Betrieb	Mo - Fr: 06:30 - 21:00 (14,5h) Sa, So: 06:30 - 18:00 (11,5h)	Mo - So: 06:30 - 24:00 (17,5h)
Betriebskosten LBV p.a.	~250.000 € - 390.000 €	~490.000 € - 780.000 €	~610.000 € - 990.000 €
Pot. Red. Leistungs-kilometer LV p.a.	~36.000 km		

	Szenario A	Szenario B	Szenario C	
Linienbündel Schwarzwald	Leistungs-km.	~970.000 km p.a.		
	Kosten LV	~3,9 - 4,9 Mio €		
	Kosten LBV	-		
Linienbündel Wiesental	Leistungs-km.	~401.000 km	~300.000 km	~300.000 km
	Kosten LV	~1,6 - 2,0 Mio €	~1,2 - 1,5 Mio €	~1,2 - 1,5 Mio €
	Kosten LBV	~160.000 – 240.000 €	~275.000 - 430.000 €	~400.000 - 635.000 €
	Pot. Red. LV p.a.	~75.000 – 95.000 €	~480.000 - 600.000 €	~480.000 - 600.000 €
Stadtverkehr Schopfheim	Leistungs-km.	kein LV Betrieb mehr		
	Kosten LV			
	Kosten LBV	~250.000 – 390.000 €	~490.000 € - 780.000 €	~610.000 – 990.000 €

Nach entsprechender Befürwortung in der AG Nahverkehr des Kreistags schlägt die Verwaltung vor, den Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG für den Bereich außerhalb des Stadtverkehrs Schopfheim nach **Szenario B** auszugestalten. Dadurch wird sowohl das Angebot in den Abendstunden als auch am Wochenende insgesamt ausgeweitet.

AUFWAND UND ERTRÄGE

Bei den oben erläuterten Kosten ist zu beachten, dass derzeit keine linienscharfe Abrechnung für das Linienbündel bzw. die enthaltenen Linien vorliegt, da die Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund bislang teilweise unternehmensbezogen erfolgt. Eine belastbare Aussage zu Fahrgeldeinnahmen oder ÖPNVG-Mittel-Zuweisungen, welche den Betriebskosten gegenübergestellt werden, um den Zuschussbedarf zu ermitteln, kann daher nicht getroffen werden. Allerdings sind diese Erträge im Grundsatz gesichert und stehen zur teilweisen Refinanzierung bereit. Außerdem hat die Stadt Schopfheim den Zuschussbedarf für den Stadtverkehr zu tragen.

Hinsichtlich der Frage, ob die Fahrgeldeinnahmen dem Verkehrsunternehmen oder dem Aufgabenträger zukommen sollen („Nettovertrag“ = Einnahmen/Verantwortung beim Unternehmen; „Bruttovertrag“ = Einnahmen/Verantwortung beim Landkreis), schlägt die Verwaltung Folgendes vor: Während eine Änderung im Linienbündel Schwarzwald nicht erforderlich ist, erscheint für das Linienbündel Wiesental mit Blick auf die deutliche Umstrukturierung und die noch völlig offene Tarifierung des Linienbedarfsverkehrs eine Abschätzung durch einen Anbieter nicht möglich. Daher sollte der Landkreis hier den reinen Verkehrsbetrieb am Markt platzieren, ohne die unternehmerische Verantwortung für die Tarifeinnahmen aus der Hand zu geben.

GRUNDSÄTZLICHE REGELUNGEN ZUR VERGABE

Die Linienbündel Wiesental und Schwarzwald müssen aufgrund der in der EU VO 1370/2007 aufgezeigten Schwellenwerten nach den dortigen Regelungen im wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben werden. Im Hinblick auf diese Verfahren hat bis spätestens Dezember 2022 eine Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt zu erfolgen. Hierfür ist es zwingend erforderlich, die entsprechenden Rahmenbedingungen im Nahverkehrsplan zu verankern. Insbesondere die Parameter für die Linienbedarfsverkehre, wie z. B. Bedienzeit, Bediengebiet, Wartezeiten, Umwegfaktoren etc. sind daher verbindlich zu definieren.

KONKRETE ÄNDERUNGEN IM NAHVERKEHRSPLAN

Aus dem vorgenannten Grund wird dem Nahverkehrsplan die Anlage 2.2 zugefügt, die bisherige Anlage 2 wird zukünftig als Anlage 2.1. geführt. Auch das Kapitel 10 „Linienbündel und Bedienungsstandards“ sowie die dazu gehörige Anlage 1 Linienliste sind entsprechend anzupassen.

Darüber hinaus bedarf es kleinerer redaktioneller Änderungen:

- Anpassung der **Linien-Nummerierung** in Kapitel 5.3.4 bezüglich einer zeitliche Verschiebung; die Maßnahme soll zum Fahrplanwechsel 15.12.2024 umgesetzt werden.
- Hinweis zur **Clean Vehicles-Directive** in Anlage 2.2 für das aktuelle Verfahren; langfristig muss dies bei allen Vergaben berücksichtigt und eine entsprechende Strategie in den Nahverkehrsplan integriert werden.

WEITERES VORGEHEN

Die Vergabeunterlagen für das wettbewerbliche Vergabeverfahren, welches Ende 2023 beginnen wird, müssen nach der Beschlussfassung vorbereitet werden. In diesem Zuge erfolgen die Feinabstimmungen hinsichtlich Vertragsunterlagen, Fahr- und Umlaufplanung etc.

Mit der Stadt Schopfheim ist hinsichtlich Vergabe und Finanzierung eine entsprechende Interkommunale Vereinbarung bereits vor der Vorabbekanntmachung abzuschließen; darüber hinaus ist bei die Kreisgrenzen überschreitenden Verkehren vor der Vergabe eine Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen (Breisgau-Hochschwarzwald bezüglich Linie 7300, Waldshut-Tiengen bezüglich Linie 7321) erforderlich.

Für den Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG ist auch eine entsprechende Software bereitzustellen oder beim Verkehrsunternehmer „einzukaufen“. Sinnvoll erscheint hier eine landkreiseinheitliche Softwarelösung. Grundsätzlich könnte der Landkreis eine eigene Software beschaffen, wofür mit Investitionskosten von über 100.000 € zu rechnen wäre. Aktuell wird eine landesweite Initiative erwogen, welche eine übergreifende Plattform vorsieht, auf die der Landkreis als Mandant zugreifen könnte und die auch auf weitere Verkehre auszuweiten ist (vgl. hierzu Vorlage Nr. 358/2022 zur Beratung in dieser Sitzung).

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

- Anlagen
 - Anlage 1: Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach Anlage 2.2
 - Anlage 2: Kapitel 10 des Nahverkehrsplans a) im Änderungsmodus / b) Neufassung
 - Anlage 3: Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach Anlage 1 (Linienliste)