



Aktenzeichen: 611/Ry

Datum: 27.10.2022

Hinweis:

Beratungsfolge: Haupt- und Finanzausschuss Stadtrat

Finanzierungsvereinbarung im Linienbündel Grünstadt

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

Der Stadtrat stimmt dem zu erwarteten Ausgleichsbetrag, gem. Anlage 2, in Höhe von 64.385,66 € zu.

Weiter stimmt der Stadtrat der als Anlage 1 beigefügten Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung für die Vergabe des Linienbündels Grünstadt ebenfalls zu.

Beratungsergebnis:

Gremium	Sitzung am	Top	Öffentlich:	<input type="checkbox"/>	Einstimmig:	<input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich:	<input type="checkbox"/>	Mit	<input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
					Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen:	<input type="checkbox"/>
Laut Beschlussvorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen	Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Verwaltung ist beigefügt:	Unterschrift:				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> siehe Rückseite:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

Begründung:

Der bisherige Konzessionsvertrag für das Linienbündel Grünstadt endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023. Die Neuvergabe ab dem 12. Dezember 2023 wurde bereits am 08.11.2021 durch die Vergabestelle der Aufgabenträger beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar im EU-Amtsblatt angekündigt. Ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag wurde innerhalb der gesetzlichen Frist nicht gestellt.

Das Linienbündel betrifft acht unterschiedliche Aufgabenträger innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar: Den Landkreis Kaiserslautern, den Landkreis Bad Dürkheim, den Donnersbergkreis, den Landkreis Alzey-Worms, den Rhein-Pfalz-Kreis, die Stadt Frankenthal, die Stadt Worms sowie die Stadt Ludwigshafen. Die Finanzierung der künftigen Ausgleichsbeträge erfolgt nach dem in Ziffer 2 dargestellten Finanzierungsmodell.

Um die Vergabe seitens des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar starten zu können, muss zuvor die Finanzierung vertraglich geregelt und abgesichert werden. Dem dient die beigefügte Finanzierungsvereinbarung.

Um eine rechtzeitige und gut vorbereitete Betriebsaufnahme für den noch auszuwählenden Betreiber zu ermöglichen, ist geplant die Vergabe im **November 2022** zu veröffentlichen.

1. Erlösrisiko

Im Verkehrsverbund Rhein-Neckar wurden bisher grundsätzlich Vergaben im Nettoprinzip vorgesehen (Verkehrsunternehmen tragen selbst das Nachfrage- und Erlösrisiko).

Aufgrund der aktuellen Umstände im Zusammenhang mit COVID-19 wird die Umstellung auf das Bruttoprinzip erforderlich.

Das bedeutet, dass die Unternehmen nur die Kosten kalkulieren. Die Einnahmen und Ausgleichsleistungen werden an die Aufgabenträger im Rahmen der Abrechnung in voller Höhe durchgereicht.

Hintergrund:

- Mit Ausbruch von COVID-19 seit März 2020 gibt es massive Einbrüche im Einnahmepool, deren langfristige Auswirkungen nach derzeitigem Stand nicht abgeschätzt werden können. Damit fehlt für die anstehende Vergabe des Linienbündels eine verlässliche Datengrundlage, die den Verkehrsunternehmen zur Kalkulation ihrer Angebote zur Verfügung gestellt werden kann. Dieser Umstand erfordert zwangsläufig, das Verfahren auf Bruttobasis durchzuführen.
- Unabhängig von COVID-19 gab es ohnehin im gesamten VRN-Bereich deutliche Einnahmeschwankungen in vereinzelt Linienbündeln, die auf eine statistische Unschärfe im Erhebungsverfahren zurückzuführen sind. Die Verkehrsunternehmen sind durch die bisherige negative Einnahmeentwicklung dahingehend sensibilisiert, sodass eine Vergabe nach dem Nettoprinzip die Gefahr laufen würde, dass die Verkehrsunternehmen diese Risiken möglich-

erweise mit einem hohen Risikoaufschlag in den Angebotspreis einkalkulieren würden.

- Mit der Durchführung der Vergabe als Bruttovergabe wird außerdem dem Wunsch zahlreicher mittelständischer Unternehmen entsprochen, die aufgrund ihrer Größe erhebliche Wettbewerbsnachteile gegenüber den großen national agierenden Konzernen bei Nettovergaben sehen.

2. Wirtschaftliche Betrachtung

2.1 Kostenprognose und Aufhebungswert

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar hat auf Grundlage der mit den beteiligten Aufgabenträgern abgestimmten Vergabefahrpläne eine Kostenprognose auf Grundlage der Kilometerkosten der aktuellen VRN-Vergaben erstellt. Auf dieser Grundlage wurde ein **Kostenrahmen von rund 8,62 Mio. € (ohne Gegenrechnung von Einnahmen)** und damit ein Betrag von

- **8.431.000 € im Leistungsbaustein A1 (Regionalverkehr)**
- **185.000 € im Leistungsbaustein A2 (Stadtverkehr Grünstadt)**

ermittelt. Diese Werte entsprechen dem **derzeitigen Planungsstand (Stand: 26.08.2022)** ohne Berücksichtigung der zukünftigen Vorgaben des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (kurz: SaubFahrzeugBeschG).

Vergaberechtlich dient diese Kostenprognose als Grundlage für die Bestimmung des Aufhebungswertes: eine Aufhebung aus wirtschaftlichen Gründen ist nach der aktuellen vergaberechtlichen Rechtsprechung nur dann möglich, wenn die vorab erstellte Kostenprognose für das gesamte Linienbündel um 20 % überschritten wird. Mit der Finanzierungsvereinbarung wird daher der Verkehrsverbund ermächtigt, im Falle einer Unterschreitung des Aufhebungswertes (Kostenprognose + 20 %) den Zuschlag im Namen aller beteiligten Aufgabenträger zu erteilen. Wird der Aufhebungswert im Linienbündel überschritten, erfolgt eine erneute Beratung aller Beteiligten und es wird nur im Falle eines Einvernehmens, der finanziell Beteiligten, der Zuschlag für das Linienbündel erteilt, ansonsten wird die Vergabe aufgehoben.

2.2 Finanzierung

Die sich nach Ziffer 2.1 aus dem künftigen öffentlichen Dienstleistungsauftrag ergebenden Kosten werden unter Gegenrechnung der erzielten Fahrgeldeinnahmen und gesetzlichen Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG und § 231 SGB IX nach dem nachfolgenden Finanzierungsmodell aufgeteilt (siehe Anlage 2):

- Für den Leistungsbaustein A1 (Regionalverkehr) erfolgt die Aufteilung auf die Aufgabenträger nach den prozentualen Anteilen an den Fahrplankilometern. Dabei werden die Kilometer der regionalen Hauptlinie 457, 460 und 461 anteilig gemäß § 16 Abs. 5 NVG in Höhe von 211.322 km dem Land Rheinland-Pfalz zugeordnet.
- Für den Leistungsbaustein A2 (Stadtverkehr Grünstadt) wird der jährliche Ausgleichsbetrag vollumfänglich von der Stadt Grünstadt übernommen.

Zur Finanzierung der Pflichtaufgabe im sonstigen regionalen Busverkehr sowie im lokalen Busverkehr wird das Land gemäß den hierzu noch auszuhandelnden landesweiten Grundsätzen weitere Finanzierungsanteile übernehmen, sobald der Landesnahverkehrsplan in Kraft tritt.

Die in Anlage 2 genannten Ausgleichs- und Kilometerwerte entsprechen dem **Planungsstand 26.08.2022** und können sich durch die noch ausstehenden Entscheidungen in den Gremien der beteiligten Aufgabenträger noch geringfügig verändern. Die in Anlage 2 zugrunde gelegten Erträge und gesetzliche Ausgleichsleistungen stellen dabei eine Annahme der Vergabestelle auf Grundlage der aktuellen Werte dar und dienen den Aufgabenträgern ausschließlich zu informativen Zwecken.

3. Wesentliche Vergabegrundlagen

Dieselpreisindex:

Die Vergabe erfolgt auf Grundlage des sogenannten Bruttoprinzips, das heißt die Bieter müssen die Gesamtkosten ohne Berücksichtigung der Einnahmen für den Betrieb des Linienbündels kalkulieren und diese für die Gesamtlaufzeit von 10 Jahren fix anbieten. Eine Spitzabrechnung erfolgt in Zukunft jedoch für den Bereich der Energiekosten, da nach den Schwankungen der Dieselpreise der vergangenen Jahre eine fixe Kalkulation der Energiekosten über 10 Jahre hinweg wirtschaftlich nachteilig für die Aufgabenträger ausfallen würde.

Personalübernahme & Tariftreue:

Die Vergabe erfolgt unter der Maßgabe, dass der Neubetreiber den bisher im Linienbündel eingesetzten Personal ein Anstellungsangebot zu unterbreiten hat, um das ortskundige Personal zur Verbesserung der Betriebsqualität im Linienbündel zu erhalten. Auf Grundlage des Tariftreuegesetzes des Landes Rheinland-Pfalz müssen sich die Bieter verpflichten, den für repräsentativ erklärten Tarifvertrag einzuhalten. Da dieser im Bereich der Arbeitsbedingungen deutliche Verschlechterungen im Bereich der Dienstplangestaltung gegenüber dem bisher im Verbundgebiet üblichen tarifvertraglichen Regelungen beinhaltet, werden durch den VRN als Vergabestelle zusätzliche Sozialstandards zur Bezahlung von Pausenzeiten sowie zur Zulässigkeit geteilter Dienste vorgegeben.

Personalkostenfortschreibung:

Aufgrund der überproportionalen Steigerungen der Personalkosten in den vergangenen Jahren in Zusammenhang mit den Tarifverhandlungen empfiehlt die Vergabestelle eine Regelung zur Personalkostenfortschreibung aufzunehmen. Da die Verkehrsunternehmen durch die bisherige unwägbare Entwicklung der Personalkosten sensibilisiert sind, ist davon auszugehen, dass ohne die Aufnahme einer Regelung zur Personalkostenfortschreibung die Bieter eine solche nicht vorhandene Regelung direkt rügen würden, da eine solche Fortschreibung bei Brutto-Vergaben marktüblich ist. Sollte keine Rüge erfolgen, ist in jedem Fall davon auszugehen, dass die Angebote mit einer überproportionalen Personalkostensteigerung (Risikoaufschlag) kalkuliert werden.

In den Vergabeunterlagen wird deshalb vorgesehen, dass die Bieter in ihrem Angebot darlegen müssen, mit welchem Personalbedarf sie getrennt nach Grundbedarf und Reserveplanung kalkuliert haben. Für die Erstellung des Angebots werden die Bieter für die Ermittlung der Personalkosten verpflichtet, den bis zur Angebotsfrist geltenden Lohntarif zu Grunde zu legen und diesen über die Vertragslaufzeit angemessen fortzuschreiben. Bei Neuverhandlungen des von den Bietern einkalkulierten

Tarifvertrages nach Ablauf der Angebotsfrist, könnte dies ggf. dazu führen, dass die Personalkosten gegenüber den im Angebot kalkulierten Kosten überproportional steigen. Aus diesem Grund wird eine Regelung in die Vergabeunterlagen aufgenommen anhand der zu prüfen wäre, ob diese ggf. überproportionale Lohnentwicklung einen Fall der Störung bzw. des Wegfalls der Geschäftsgrundlage darstellt.

Fahrzeugqualität:

Die qualitativen Vorgaben entsprechen den Mustervergabeunterlagen des VRN, die in allen Linienbündeln zur Anwendung kommen. Es wird die vollständige Barrierefreiheit (Niederflurfahrzeuge) der Busflotte vorgegeben.

Echtzeitdaten:

Zusätzlich werden alle Fahrzeuge mit Echtzeiterfassung ausgestattet. Somit erhält jeder Fahrgast in der Fahrplanauskunft im Internet und in der App (VRN, RNV und DB) eine Echtzeit-Auskunft, ob die Busse pünktlich sind. Sofern eine Kommune einen DFI-Anzeiger an einer Haltestelle besitzt, kann diese auch mit Echtzeitdaten der Busabfahrt bespielt werden.

Automatisches Zählsystem (AFZS):

Zur genauen Datenlage, vor allem zur Einnahme- und Fahrgastentwicklung, werden zu statistischen Zwecken die Fahrzeuge mit automatischen Zählsystemen ausgestattet (AFZS). Hierdurch entfallen die Erhebungen und Zählungen durch Prüfpersonal während der Linienbündellaufzeit. Es wird die gesamte Fahrzeugflotte ausgerüstet.

Clean-Vehicles-Directive (CVD) / Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben
Nachrichtlicher Hinweis zur Umsetzung der „Clean-Vehicles-Directive“-Richtlinie (Richtlinie EU 2019/1161) bzw. des SaubFahrzeugBeschG vom 09.06.2021:

Durch den Bundestag wurde nach erfolgtem Umsetzungsbeschluss der Clean-Vehicles-Directive-Richtlinie das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ (SaubFahrzeugBeschG) verabschiedet. Nach diesem haben Öffentliche Auftraggeber bei zukünftigen Beschaffung die nach § 6 SaubFahrzeugBeschG festgelegten Mindestziele „insgesamt“ einzuhalten. Für den ÖPNV gilt, dass ab August 2021 gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 1 b) für 45 Prozent der Neuausschreibungen bei Linienbussen alternative Energie- und Antriebskonzepte vorgesehen werden müssen und davon die Hälfte vollständig emissionsfrei sein muss. Ab 2026 erhöhe sich diese Quote auf 65 Prozent.

Da die Erfüllung der einzuhaltenden Mindestziele sowie deren Überwachung im Zuständigkeitsbereich der einzelnen Bundesländer steht, ist zu erwarten, dass insbesondere durch die Regelung des § 7 Abs. 2 des SaubFahrzeugBeschG die einzelnen Bundesländer noch ergänzende landesrechtliche Verwaltungsvorschriften zur Erfüllung der vorgegebenen Mindestquoten für die öffentlichen Auftraggeber erlassen werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann somit noch keine verbindliche Vorgabe zur Mindestquote für einzelne Linienbündel im Verbund festgelegt werden, da hierfür zunächst die Abstimmung auf Landesebene abgeschlossen sein muss.

Vor diesem Hintergrund wird die nachfolgende Regelung in die Vergabeunterlagen aufgenommen:

Ziel der Aufgabenträger sowie der Vergabestelle ist es, nach Zuschlagserteilung und während der Vertragslaufzeit zu prüfen, ob für ausgewählte Linien in den Linienbündeln der Einsatz von Bussen mit alternativen Antriebsformen (Elektro-, Wasser-

stoff-, Hybridfahrzeuge etc.) im Sinne der §§5 und 6 SaubFahrzeugBeschG in Frage kommt.

Hierzu werden die Betreiber der o.g. Linienbündels in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen und Aufgabenträgern sowie mit der Vergabestelle während des ersten und zweiten Betriebsjahres ein konkretes Umsetzungskonzept unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten sowie der für den Einsatz solcher Fahrzeuge zusätzlichen erforderlichen Infrastruktur entwickeln.

Bei positivem Beschluss des Umsetzungskonzeptes durch die Aufgabenträger, soll der Einsatz der Busse mit alternativen Antriebsformen ab dem dritten Betriebsjahr erfolgen.

Den Betreibern der o.g. Linienbündel wären in dem Fall alle Kosten zu ersetzen, die nachweislich mit der Umstellung auf einen alternativen Antrieb verursacht werden.

4. Leistungsbausteine A1 und A2 – Vergabefahrplan

Grundsätzliche Änderungen im Linienbündel:

Auf allen Linien wurde von Montag bis Freitag ein Stundentakt umgesetzt.

Erweiterung der Kapazitäten im Schülerverkehr.

Auflösung des Leininger Rings durch eine neue Linienführung der Linie 454.

Die Linie 452 schafft ein verlässliches Angebot im ÖPNV für bisher nur durch Einzelfahrten angebundene Orte im Kreisgebiet.

Änderungen im Leistungsbaustein A1

Linie 451: Grünstadt – Offstein – Heppenheim – Worms (und zurück)

Die Fahrzeiten wurden angepasst, um einen stabilen Betrieb zu ermöglichen.

Grundsätzlich wurde das aktuelle Linienkonzept nicht verändert.

Linie 452 neue Linienführung:

Neuleiningen – Kleinkarlbach – Kirchheim - Dackenheim – Freinsheim – Kallstadt – Herxheim – Weisenheim/Berg – Bad Dürkheim Ost (und zurück)

Ein tagesdurchgängiger Stundentakt mit Taktverdichtungen wurde umgesetzt.

Ergänzt wird das Angebot durch Fahrten im Schülerverkehr.

Verbesserte Erschließung der Region.

Linie 453: Bad Dürkheim – Weisenheim/Berg – Grünstadt (und zurück)

Die Fahrzeiten wurden angepasst, um einen stabilen Betrieb zu ermöglichen.

Grundsätzlich wurde das aktuelle Linienkonzept nicht verändert.

Linie 454 neue Linienführung:

Grünstadt – Neuleiningen Tal - (Höningen) – Altleiningen - Carlsberg – Wattenheim – Hettenleidelheim - Eisenberg (u. zurück)

Ein tagesdurchgängiger Stundentakt wurde umgesetzt.

Ergänzt wird das Angebot durch Fahrten im Schülerverkehr.
Anschluss in Richtung Tiefenthal/Grünstadt in Hettenleidelheim mit Linie 457
Verbindung nach Eisenberg deutlich verbessert.

Linie 455: Grünstadt – Obrigheim – Bockenheim - Quirnheim – Eisenberg (und zurück)

Die Fahrzeiten wurden angepasst, um einen stabilen Betrieb zu ermöglichen.
Optimierung des Anschlusses am Bahnhof Bockenheim mit der RB45.
Grundsätzlich wurde das aktuelle Linienkonzept nicht verändert.

Linie 457: Grünstadt – Hettenleidelheim – Eisenberg – Ramsen – Enkenbach (und zurück)

Die Fahrzeiten wurden angepasst, um einen stabilen Betrieb zu ermöglichen.
Mit der geänderten Linie 454 wurde eine gegenseitige Anschlussbeziehung geplant.
Richtung Enkenbach: Anschluss in Hettenleidelheim auf Linie 454 in Richtung Carlsberg
Richtung Grünstadt: Anschluss in Hettenleidelheim von Linie 454 aus Richtung Carlsberg
Ein tagesdurchgängiger Stundentakt, mit Anpassungen im Schülerverkehr wurde umgesetzt.
Grundsätzlich wurde das aktuelle Linienkonzept nicht verändert.

Linie 458: Höningen – Altleiningen – Carlsberg - Hettenleidelheim – Eisenberg (und zurück)

Die Linie entfällt. Die Verbindungen werden von Linie 454 übernommen und dadurch stark ausgeweitet.

Linie 459: Schülerverkehr Grundschule Kallstadt/ Realschule plus Weisenheim/Berg

Die Linie entfällt. Alle Verbindungen werden auf anderen Linien dargestellt

Linie 460: (LU BASF) – Frankenthal – Dirmstein – Großkarlbach – Kirchheim – Grünstadt (und zurück)

Die Fahrzeiten wurden angepasst, um einen stabilen Betrieb zu ermöglichen.
Grundsätzlich wurde das aktuelle Linienkonzept nicht verändert.
In Verbindung mit Linie 461 entsteht ein 30-Minuten-Takt.

Linie 461: (LU BASF) – Frankenthal – Dirmstein - Gerolsheim– Großkarlbach - Grünstadt (und zurück)

Die Fahrzeiten wurden angepasst, um einen stabilen Betrieb zu ermöglichen.
Grundsätzlich wurde das aktuelle Linienkonzept nicht verändert.
In Verbindung mit Linie 460 entsteht ein 30-Minuten-Takt.

Linie 476: Schnellbus LU BASF - Grünstadt - Eisenberg - Kirchheimbolanden (und zurück)

Die Fahrzeiten wurden angepasst, um einen stabilen Betrieb zu ermöglichen.

Grundsätzlich wurde das aktuelle Linienkonzept nicht verändert.

Änderungen im Leistungsbaustein A2

Das Konzept des Stadtbusses Grünstadt bleibt grundsätzlich unverändert. Durch eine leicht veränderte Linienführung kann das Krankenhaus zweimal pro Stunde angefahren werden.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlagen:

- Prognose Finanzierung (Stand 26.08.2022)
- Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung Grünstadt