

Mitteilungsvorlage

Nr. 1079/2020-2025



Gremium	Sitzungsdatum	Zuständigkeit
Haupt- und Finanzausschuss	13.05.2025	Kenntnisnahme

öffentlich	Berichterstatter Norbert Loermann und Vertreter des nph
------------	--

Vorabbekanntmachung für die Ausschreibung von Verkehrsleistungen in den Linienbündel 3, 4, 9 und 11 im Öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Höxter

Sachverhalt:

Um den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Kreis Höxter zukunftssicher und wirtschaftlich attraktiv zu gestalten, müssen wichtige Schritte eingeleitet werden. Ein rechtlich notwendiges Instrument bei einem Ausschreibungsverfahren von Verkehrsleistungen ist die Vorabbekanntmachung (VAB) – ein erster, aber entscheidender Schritt zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs und wirtschaftlicher Lösungen für unsere Region.

Ziele des Nahverkehrsverbands Paderborn/Höxter (nph):

Der nph hat das Ziel, den ÖPNV und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den Kreisen Paderborn und Höxter bedarfsgerecht zu gestalten und Verbindungen zu benachbarten Verkehrsräumen zu schaffen. Der ÖPNV soll dabei die verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Anforderungen erfüllen.

Verträge und Ausschreibung:

Die Verkehrsleistungen werden durch Verkehrsunternehmen auf Grundlage von Verkehrsverträgen erbracht. Diese Verträge für die Linienbündel 3, 4, 9 und 11 laufen im Juli 2027 aus. Um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten, muss ein gesetzlich vorgeschriebenes Verfahren durchlaufen werden. Dieses Verfahren basiert auf der EU-Verordnung 1370/2007, die den öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße regelt.

Wegen der obligatorischen Regelungen der EU-VO 1370/2007 für den ÖPNV müssen die hier betrachteten Linienbündel im Kreis Höxter europaweit ausgeschrieben werden. Dies bedeutet, dass alle interessierten Verkehrsunternehmen in der Europäischen Union die Möglichkeit haben, Angebote abzugeben. Dieses Verfahren muss gemäß § 8a Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz 24-27 Monate vor dem Start der Verkehrsleistung beginnen. Die Vorabbekanntmachung im Juli 2025 ist somit der erste Schritt in diesem Prozess. Sie informiert potenzielle Anbieter frühzeitig über die

anstehende Ausschreibung und ermöglicht es ihnen, sich optimal vorzubereiten sowie eigene eigenwirtschaftliche Angebote abzugeben. Sollte kein eigenwirtschaftliches Angebot eingehen, wird der nph ab Juli 2026 ein Wettbewerbsverfahren eröffnen, um gemeinwirtschaftliche Verkehre auszuschreiben und zu vergeben, sodass ab Juli 2027 weiterhin der Busverkehr im Kreis Höxter sichergestellt ist.

Planung und Einbindung der Kommunen:

Damit Verkehrsunternehmen die Leistungen für sich kalkulieren können, müssen das Verkehrskonzept und die damit verbundenen Verkehre geplant sein.

Um die Kommunen aktiv einzubinden und deren Interesse besser berücksichtigen zu können, wurden verschiedene freiwillige Beteiligungsformate genutzt. Den Auftakt bildete ein Treffen mit den Bürgermeistern am 04.02.2025, bei dem das Vorgehen, die Themenschwerpunkte und erste Standards vorgestellt wurden. Im Nachgang des Auftakttermins wurde den Kommunen ein umfassendes Datenpaket zur Verfügung gestellt, das u.a. die Auswertung der Automatischen Fahrgastzählung (AFZS), Mobilfunkdaten, Fragebögen und digitale Liniennetzpläne umfasste, damit sich jede Kommune für sich ein eigenes Bild von dem derzeitigen ÖPNV-Angebot sowie dessen Akzeptanz bzw. Auslastung machen konnte. In den darauffolgenden Kleingruppentreffen am 06.03.2025 und 13.03.2025 wurde insbesondere über die Standards im Regel- und Bedarfsverkehrs diskutiert sowie über Linienbündelzuschnitte, Vertragslaufzeiten und On-Demand-Ausgestaltungsformen. Das direkte Feedback bestätigte, dass der Zeitplan mit der avisierten Zielsetzung möglich ist.

Die Einzeltermine vom 19.03.2025 bis 21.03.2025 boten den Kommunen die Möglichkeit, wichtige Details aus den jeweiligen Kommunen beim nph zu platzieren und Detailfragen zu den Standards zu besprechen. Die Gespräche verliefen sehr offen und konstruktiv und die Inhalte des Verfahrens wurden verinnerlicht und mitgetragen. Außerdem wurde bestätigt, dass unter den diskutierten Prämissen der Zeitplan weiterhin umsetzbar ist.

Die Ergebnisse aus dem Auftakttermin, den Gruppenterminen und den Einzelgesprächen werden im weiteren Erarbeitungsprozess abgewogen und es wird angestrebt, diese möglichst weitgehend in der Vorabbekanntmachung zu berücksichtigen. Sollte sich in der Ausarbeitung abzeichnen, dass durch die Umsetzung von Einzeloptimierungen Sprungkosten entstehen, wird dennoch von einer kurzfristigen Umsetzung in der VAB abgesehen, um den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen.

In den vorgenannten Gesprächen wurden wichtige inhaltliche Diskussionspunkte angesprochen. Dazu gehörten die Priorisierung des Schülerverkehrs und die bedarfsorientierte Bedienung von Linien bzw. Gebieten in Schwachverkehrszeiten. Als Grundlage dienten vorhandene quantitative Daten wie Mobilfunkdaten und das neu eingeführte Automatische Fahrgastzählsystem. Es wurde betont, dass bestehende Verbindungen nicht

gestrichen, sondern durch alternative Angebote ersetzt werden sollen. Im Fokus der Bedarfsverkehre steht, dass leere Busse aus dem Straßenbild möglichst verschwinden und mehr Flexibilität in das Verkehrsangebot gebracht wird. Bedarfsverkehre können auf verschiedene Weisen ausgestaltet werden. Von einer „einfachen“ Anruf-Linien-Fahrt (ALF),

die den Linienweg eines Taktverkehrs nur dann bedient, wenn vorher eine Anmeldung stattfindet, bis zu einem free-floating-Verkehr wie der Holibri in Höxter. Da in den Gruppen Standards diskutiert wurden, die sich in den Einzelgesprächen gefestigt haben, wird der Planungsfall vom bestehenden Fahrplan ausgehen und darauf aufbauende Flexibilisierungsmöglichkeiten prüfen. Eine vielfach dargestellte Betriebsart ist der Korridorverkehr, wo es feste Start- und Zielhaltestellen gibt (bspw. Bahnhöfe oder Ortszentren) und zwischen diesen Punkten kann das Fahrzeug sowohl zeitlich, als auch räumlich flexibel Fahrgäste befördern, sofern es zu festgelegten Zeiten den Anschluss am Start bzw. Ziel einhält.

Bedarfsverkehre sollen in Schwachverkehrszeiten vorgesehen werden. Das sind im Kreis Höxter insbesondere die späten Nachmittags- und frühen Abendstunden sowie die Zeit zwischen der Schülerspitze am Morgen (ca. bis 8:00 Uhr) bis zum Schulschluss (ca. 11:30 Uhr). Diese Schwachverkehrszeiten lassen sich auf Grundlage der AFZS-Daten sehr gut pro Linie nachvollziehen. Der nächste Schritt beinhaltet die dezidierte Planung der Bedarfsverkehre pro Linie und die Abschätzung der betrieblichen Folgewirkungen. Starke Linien sind von dieser Diskussion um Bedarfsverkehr im Regelfall ausgenommen und wurden in Rücksprache mit der Verwaltung ausgewählt. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass diese Verkehre lokale Verkehrsbedürfnisse erfüllen und nicht auf langen Distanzen geplant werden, weil die betrieblichen Restriktionen ansonsten ansteigen und die Qualität für den Fahrgast sinkt.

Auch die Vor- und Nachteile verschiedener Vertragslaufzeiten wurden herausgearbeitet und diskutiert sowie die Pro- und Contra-Argumente veränderter Linienbündelstrukturen thematisiert. In der Diskussion hat sich herauskristallisiert, dass der Ansatz von vier Jahren Vertragslaufzeit zum jetzigen Zeitpunkt einen guten Kompromiss aus Flexibilität und Sicherheit bietet. Die besprochenen Bedarfsverkehre können so ausreichend gut erprobt werden, um bei positiver Resonanz, im nächsten Ausschreibungsverfahren im größeren Umfang eingesetzt zu werden. Im Kreis Paderborn wird es für den Betriebsstart in 2030 mehrere Verfahren geben, sodass im Kreis Höxter nach Möglichkeit darauf verzichtet werden sollte, die Verträge genau zu diesem Zeitpunkt enden zu lassen, weil die Verkehrsunternehmen bei zeitlich getrennten Verfahren erfahrungsgemäß mehr Bereitschaft zur Teilnahme zeigen und somit auch mehr Wettbewerb entsteht. Eine längere Laufzeit würde dazu führen, dass umfassendere Veränderungen am Verkehrsangebot erst deutlich später durchgeführt werden können und die vielversprechenden Ansätze im Bedarfsverkehr sich nicht weiterentwickeln könnten.

In Bezug auf die künftige Linienbündelstruktur geht die Tendenz hin zu zwei anstatt der bisherigen vier Linienbündel. Dies ermöglicht betriebliche Optimierung, auch über bisher bestehende Grenzen hinweg. Die Umläufe können differenzierter betrachtet werden, weil mehr Verknüpfungspunkte

gegeben sind. Alle Ressourcen (Fahrzeuge, Personal, Betriebshöfe, Werkstätten) können flexibler und effizienter geplant und disponiert werden. Verwaltungsseitig gibt es durch weniger laufende Vertragsverhältnisse und der vorlaufenden Ausschreibungsverfahren auch weniger Aufwand im Controlling der Verträge. Ein größeres Auftragsvolumen kann zusätzlich zu einem positiven Impuls auf dem Wettbewerbermarkt führen.

Zeitplan:

Der Zeitplan für die Umsetzung der Vorabbekanntmachung ist ambitioniert, aber nahezu alternativlos. Eine Verschiebung der Vorabbekanntmachung würde keine wesentlichen Vorteile bringen, da die gewonnene Zeit in die Sommermonate und Ferienzeiten fallen würde. In dieser Phase sind die politischen Gremien eingeschränkt handlungsfähig und im September stehen die Kommunalwahlen in NRW an. Um eine wirtschaftliche und rechtssichere Umsetzung zu gewährleisten, ist es daher essenziell, den geplanten Zeitrahmen einzuhalten und die Vorabbekanntmachung wie vorgesehen im Juli 2025 zu veröffentlichen. Die Alternative wäre, dass ein kurzer Vertrag mit einem Verkehrsunternehmen abgeschlossen werden müsste, der – wie die Erfahrung aus anderen Verkehrsverbänden zeigt – meist mit spürbar gestiegenen Preisen einhergeht.

Der nph wird die bis zum 12.05.2025 verfügbaren Unterlagen der VAB den Städten zur Verfügung stellen. Die Verwaltung hat anschließend bis zum 30.05.2025 (drei Wochen) Zeit, um Änderungswünsche zu formulieren und dem nph zur Verfügung zu stellen. Diese sollten dort im Grundsatz nicht unbekannt sein, weil es im Vorfeld ausreichend Raum für die Diskussion der Punkte gab. Mit den gegebenen Vorlagefristen muss der nph die Unterlagen spätestens am 18.06.2025 finalisieren, um diese in den beschlussfassenden Sitzungslauf zu geben.

In der Sitzung wird ein Vertreter des nph weitere Erläuterungen zum Verfahrensablauf der VAB geben und für weitere Fragen der Sitzungsteilnehmer zur Verfügung stehen.

Haushaltsrechtliche Auswirkungen:

Haushaltsrechtliche Auswirkungen können derzeit noch nicht benannt werden.

Anlagen:

keine

Brakel, 05.05.2025/Abt .FB 2/Loermann
Der Bürgermeister

gez. Unterschrift

Hermann Temme