

## Kreistagsdrucksache Nr. 020/24

AZ. 43/797

### Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Bekanntgabe des Ausschreibungsergebnisses Linienbündel Südost

#### Bericht

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) am 06.03.2024

---

### 1. Vergabeverfahren und Ergebnisse

Turnusgemäß wurde im letzten Quartal 2023 das Vergabeverfahren für das Linienbündel Südost (Regionalbusverkehr im Raum Gomaringen) durchgeführt (vgl. EU-Amtsblatt 2023/S 198-619235). Es umfasst rund 1,3 Mio. Fahrplankilometer im Linienverkehr pro Jahr im Zeitraum vom 29.07.2024 bis 28.08.2033.

Das Bündel Südost wurde in zwei Losen ausgeschrieben. Im Busverkehr (Los 1) umfasst es folgende Linien:

111	Reutlingen – Gomaringen
112	Gomaringen – Gönningen
156	Mössingen – Ofterdingen
158	Bodelshausen – Mössingen – Ofterdingen
7612	Gomaringen – Tübingen (Direktbus)
7613	Mössingen – Ofterdingen – Tübingen
7615	Gomaringen – Mössingen
7616	Gomaringen – Dußlingen
7625	Tübingen – Mähringen Bahnhofstr / Stockach – Gomaringen
N 84	Nachtbus Tübingen – Kusterdingen – Gomaringen – Tübingen
N 87	Nachtbus Tübingen – Ofterdingen – Mössingen – Nehren – Tübingen.

Los 2 umfasst den Anrufverkehr (Linienbedarfsverkehr in Schwachlastzeiten) auf den Linien 156 und 7615 mit rund 93.000 Fahrplan-km, Laufzeit bis 24.08.2031.

Das Vergabeverfahren wurde über die zentrale Vergabestelle im Landratsamt und mit Unterstützung einer externen Rechtsanwaltskanzlei abgewickelt. Die Prüfung und Wertung der Angebote erfolgte in den gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungs- und Wertungsphasen.

Für Los 1 gaben drei Bieter, für Los 2 ein Bieter, Angebote ab. Alle Bieter stammen aus Baden-Württemberg.

Wie schon im vorangegangenen Vergabeverfahren Bündel Süd wurden im Vergleich zu den Verfahren der ersten Ausschreibungsrunde des Landkreises deutlich weniger Angebote eingereicht. Hierin spiegelt sich die aktuell äußerst schwierige Situation im Busgewerbe wider, die bereits zu Marktaustritten von potenziellen Bewerbern geführt hat. Neben dem bundesweiten Problem, geeignetes Personal zu rekrutieren, spielen auch große Unsicherheiten in Bezug auf kommende Kostenentwicklungen und politische Vorgaben eine Rolle und führen insgesamt zu einem zurückhaltenden Agieren der Verkehrsunternehmen in jeder Hinsicht. Dies kommt auch in den aufgerufenen Preisen zum Ausdruck.

Im Los 2 (Anrufverkehr) beteiligte sich lediglich der bisherige Unternehmer am Vergabeverfahren, so dass hier kein echter Wettbewerb stattfand. Überlegungen, das Vergabeverfahren für Los 2 aus diesem Grunde aufzuheben wurden nicht weiterverfolgt, da sich der Preis des Bieters noch im rechtlich vertretbaren Rahmen bewegt.

Nach eingehender Prüfung hat die Verwaltung die nicht berücksichtigten Bewerber am 29.12.2023 über die Ablehnung ihres Angebots informiert. Die geplante Vergabeentscheidung wurde seitens der Mitbewerber nicht gerügt, so dass die Verwaltung den Zuschlag in eigener Zuständigkeit nach Ablauf der Rechtschutzfrist für Los 1 an die Firma SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH, Lahr, bzw. für Los 2 an die Firma Fahrtenservice Knoll GmbH & Co. KG, Mössingen erteilen konnte. Somit kommt es im Busverkehr zu einem Betreiberwechsel, im Anrufverkehr wird weiterhin das bisherigen Verkehrsunternehmen tätig sein.

Bei der Vergabe von ÖPNV-Verkehrsleistungen handelt es sich nach § 8 Abs. 2 Nr. 2 der Hauptsatzung um sächlichen Verwaltungs- und Betriebsaufwand in Verwaltungszuständigkeit.

## **2. Bewertung für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis**

Mit der Vergabe des Bündels Südost wird der fortgeschriebene Nahverkehrsplan weiter umgesetzt, insbesondere mit dem vom Kreistag beschlossenen Grundsatz in der Fläche möglichst einen Halbstundentakt und in Verdichtungsräumen einen 15-Minuten-Takt anzubieten (Zielstandard im Rahmen der „ÖPNV-Offensive“). So wird beispielsweise auf der Linie 7625 von Tübingen nach Gomaringen über weite Teile des Tages der Viertelstundentakt und in den Nebenverkehrszeiten der Halbstundentakt eingerichtet. Auf der Linie 7613 (Tübingen-Mössingen) wird der Stundentakt ausgedehnt, um zusammen mit den Zügen der Zollern-Alb-Bahn tagsüber in Richtung Mössingen ein Halbstundenangebot zu erreichen. Gleichzeitig stellen diese Fahrten eine Rückfallebene für die Fahrgäste bei Störungen im Schienenverkehr dar.

Die jährliche Leistung an Bus-km erhöht sich mit der Neuvergabe insgesamt von rund 1,1 Mio. km auf rund 1,33 Mio. km, also um ca. 20 Prozent. Hierfür werden zwei zusätzliche Fahrzeuge benötigt (ein Standardbus sowie ein Kleinbus). Wichtig ist in diesem Zusammenhang zu betonen, dass die im Nahverkehrsplan dargestellten Angebotsstandards die Leitlinien der ÖPNV-Planung vorgeben, von denen im begründeten Einzelfall abgewichen werden kann. Soweit mit der vorliegenden Vergabe nicht die Ziel-, sondern die Mindeststandards des Nahverkehrsplans umgesetzt wurden, geschah dies entsprechend der zu erwartenden Nachfrage, aus Gründen der Finanzierbarkeit. Die betroffenen Gemeinden wurden im Vorfeld der Planungen eingebunden.

Der jährliche Zuschussbedarf des Landkreises für den Linienverkehr ergibt sich unter Berücksichtigung der Fahrgeldeinnahmen, sowie aller anderen Ausgleichsleistungen (z.B. Mittel nach § 15 ÖPNVG, AVB-Zahlungen, Nachteilsausgleich Deutschlandticket). Für das Jahr 2024 sind für das Linienbündel Südost im Haushalt ausgabeseitig 1,37 Mio. € eingeplant (enthalten in Produktgruppe 5470 Verkehrsbetriebe ÖPNV, lfd. Nr. 14 Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen). Bei diesem Prognosewert wurden sowohl die Angebotsausweitungen und gewisse Preissteigerungen als auch die unterjährige Betriebsaufnahme ab Ende Juli berücksichtigt. Der bei den Haushaltsplanungen 2024 unterstellte Wert bildet jedoch nicht das tatsächliche Ausschreibungsergebnis ab, da die im Rahmen der Ausschreibung erzielten Preise nun deutlich höher liegen.

Künftig beträgt der Aufwand für das Linienbündel Südost ca. 2,6 Mio. € pro Jahr. Diese erhebliche Steigerung ist einerseits auf die vorgenommene Angebotsausweitung (Erhöhung der jährlichen Bus-km um 20%) zurückzuführen, andererseits aber auch auf die erheblichen

Kostensteigerungen im ÖPNV in jüngster Vergangenheit vor allem aufgrund gestiegener Diesel-, Personal- und Fahrzeugkosten (im vorliegenden Fall Preissteigerung um 56% pro Bus-km).

Die ursprünglich für das Haushaltsjahr 2024 unterstellten Aufwendungen in Höhe von 1,37 Mio. € werden voraussichtlich um 300.000 € überschritten. Ob diese Mehraufwendungen später auch zu überplanmäßigen Aufwendungen im Sinne von § 5 Abs.3 Nr. 5 der Hauptsatzung führen, hängt davon ab, inwieweit diese innerhalb des Budgets der Abteilung Verkehr und Straßen (Aufwendungen von insgesamt rund 32 Mio. €) durch Einsparungen bzw. nicht vorhersehbare Planunterschreitungen an anderer Stelle ausgeglichen werden können. Die oben genannten erwarteten jährlichen Kosten in Höhe von 2,6 Mio. € werden in künftigen Haushalten bei den Haushaltsplanungen entsprechend berücksichtigt.

Der Anrufverkehr im Linienbündel verursacht eine weitere jährliche Kostenbelastung von bis zu 260.000 € (bisher 80.000 €). Allerdings ist dieser vorsichtig ermittelte Wert noch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet, da die Wechselwirkungen mit dem verbesserten Busangebot und die tatsächliche Nutzung des Anrufverkehrs vor dem Hintergrund einer veränderten Angebotskonzeption im Voraus nur schwer abschätzbar sind.

Wie schon in den Bündeln West 2 und Süd werden die Busse auch im Bündel Südost im einheitlichen KREISBUS-Design unterwegs sein. Erstmals wird sich der KREISBUS damit auch in der Kreisstadt Tübingen im vollen Umfang eines Linienbündels präsentieren können.

Die Vergabe für das Linienbündel Südost verdeutlicht einmal mehr die derzeit schwierigen Gesamtumstände im Busverkehr sowohl für die Verkehrsunternehmen aber auch für die kommunalen Aufgabenträger. Zusätzlich verschärft wird die Situation durch die äußerst angespannte Haushaltslage, die dazu führt, dass explodierende Kosten und wünschenswerte Angebotsausweitungen auf immer knapper werdende öffentliche Gelder treffen. Für den Landkreis Tübingen wird sich daher bei künftigen Vergaben verstärkt die Frage stellen, inwieweit der im Nahverkehrsplan festgelegte Zielstandard wirtschaftlich darstellbar ist und stattdessen nicht auf den Mindeststandard als Rückfallebene zurückgegriffen werden muss.