



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Die Verbandsvorsteherin

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Schnellbuskonzept			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2021/0080	18.06.2021	9

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
-----------------------	----------------------	-----------------------	-----------------

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	29.06.2021	☐
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des NVN nimmt folgende Beschlüsse des Verwaltungsrates zur Kenntnis:

- Der Verwaltungsrat stimmt der in der Vorlage aufgezeigten Auswahl der sieben Schnellbus- / „X-Bus“-Linien für eine Realisierung einer ersten Stufe zu.
- Der Verwaltungsrat stimmt einer Finanzierung von 0,50 € pro Mehrverkehrskilometer und pro Jahr zu.
- Für den Fall, dass bei den weiteren Beschlüssen in den Kreisen und Städten eine Umsetzung von vorgesehenen X-Bus-Linien oder deren Finanzierung abgelehnt werden, beauftragt der Verwaltungsrat die Verwaltung des VRR, geeignete Nachrücker als X-Bus-Linien auszuwählen, die dann ersatzweise realisiert werden sollen. Auch für diese Linien stimmt der Verwaltungsrat einer Finanzierung von 0,50 € pro Mehrverkehrskilometer und pro Jahr zu.

Begründung/Sachstandsbericht:

Seit Anfang 2019 haben umfangreiche Abstimmungen zu Planungen und Umsetzungsmöglichkeiten sowohl in politischen Gremien als auch in den Arbeitskreisen der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zur Einführung einer mittlerweile „X-Bus“ oder „Express-Bus“ genannten neuen Produkt-Kategorie stattgefunden. Ziel dieser neuen Produkt-Kategorie ist es, schienenferne Orte regional an den SPNV oder größere Nachbarstädte anzuschließen, wo dies auf der Schiene nicht möglich erscheint bzw. Lücken zwischen Städten, großen Stadtteilen oder im städteübergreifenden ÖPNV geschlossen werden können. Zusätzlich haben Abstimmungen mit den Nachbar-Zweckverbänden und dem Land über einheitliche Qualitätsmerkmale stattgefunden.

Von Anfang an waren die vom Land hierzu zur Verfügung gestellten Mittel äußerst knapp bemessen, sodass klar war, dass nur wenige Linien hiervon in Umsetzung gehen können.

In den Diskussionen zeigte sich, dass gerade durch den Ballungsraum Rhein-Ruhr hier ein deutlich größerer Bedarf an solchen Bus-Verbindungen besteht, sodass man zunächst aus dieser sehr großen Auswahl von Linien-Ideen (ca. 80 Linien) bis Anfang 2021 mittels Fahrgastprognose die zwölf Favoritenausgewählt hat, denen der höchste Mehrnutzen in Form neuer Fahrgäste bescheinigt wurde.

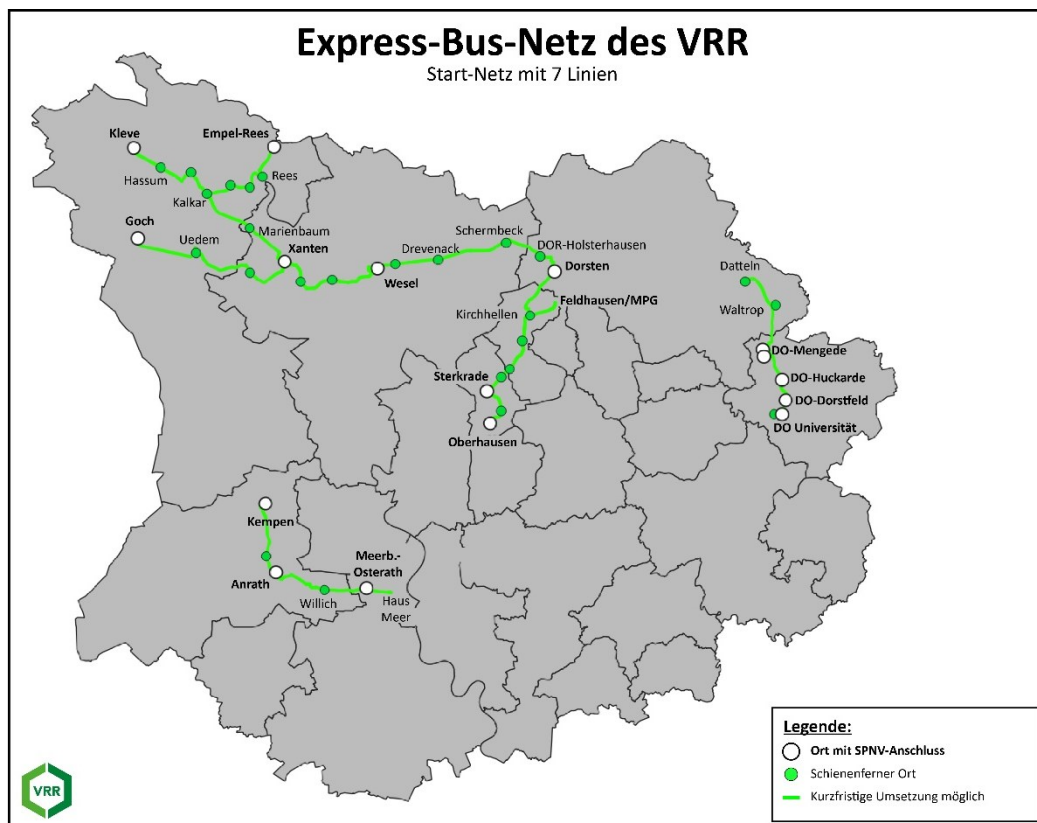
Zweckbindung der Landes-Mittel für „Regionale Schnellbusse“ (= „X-Bus“)

Seit März 2021 wird das Projekt „X-Busse“ nun durch ein 14er-Arbeitsgruppe aus Vertretern der Politik, kommunaler Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen begleitet, um aus den o. g. 12 Linien so viele wie möglich auszuplanen (Zielfahrplan, Kostenermittlung, Einnahmeprognose) und in Umsetzung zu bringen. Ziel war und ist es, bis zum 30.06.2021 einen verbindlichen Beschluss zu erwirken, um die diesjährige Zahlung des Landes für den „X-Bus“ nicht verfallen lassen zu müssen und sich diese Mittel auch für 2021 noch zu sichern.

Für eine kurzfristige Inbetriebnahme möglichst innerhalb des Jahres 2022 kommen von den o. g. zwölf Linien nun 7 X-Bus-Linien in Frage:

- **X05 Wesel – Schermbeck – Dorsten**
 - Ersetzt SB21, SB18 bleibt erhalten.
- **X13 Datteln – Waltrop – DO-Mengede – DO-Huckarde – DO-Dorstfeld – Do Technologiezentrum**
 - Neue Linie, SB24 bleibt erhalten.

- **X27 Kleve – Kalkar – Xanten – Wesel**
 - Ersetzt Linie 44 und SB6
- **X28 Goch – Uedem – Xanten – Wesel**
 - Neue Linie, Linie 74 bleibt erhalten, ersetzt SB6-HVZ-Fahrten
- **X32 Kleve – Kalkar – Rees – Empel-Rees**
 - Neue Linie, Verlängerung nach Bocholt angestrebt.
- **X42 Oberhausen – OB-Sterkrade – Kirchhellen – Dorsten / Feldhausen – MPG**
 - Neue Linie, je stündlich nach Dorsten und Feldhausen/MoviePark
- **X49 Kempen – Vorst – Anrath – Willich – Meerbusch-Osterath – Haus Meer**
 - Stündliche Linie, ersetzt SB82, wird durch Linien 71 und SB87 nördlich und östlich von Anrath je auf ca. 30'-Takt ergänzt.



Eine Umsetzung aller sieben Linien wird von allen Beteiligten unterstützt und bei einer Mitfinanzierung durch die ÖPNV-Aufgabenträger sind diese umsetzbar.

Vorgesehen ist, dass nun seitens der VRR-Gremien Grundsatzbeschlüsse über die Co-Finanzierung der Schnellbus-Linien gefasst werden. Darauf aufbauend ist vorgesehen, dass die betroffenen AT ihrerseits Beschlüsse über die Einrichtung der Schnellbuslinien unter Inanspruchnahme der Finanzierungsunterstützung des VRR zu fassen.

Die Zweckbindung „Schnellbus/X-Bus-System“ für die Mittel des Landes soll **bis 30.6.2021** hergestellt werden, da diese Mittel sonst verfallen. Eine finale Beschlussfassung bei den Gremien der kommunalen AT sollte bis Herbst 2021 erfolgen, um eine Inbetriebnahme möglichst aller 7 Linien im Jahr 2022 zu ermöglichen.

Finanzierung und Kosten

Der VRR strebt aus den zur Verfügung stehenden Mitteln aus den Pauschalen zu den ersten sieben vorliegenden Linien eine Teilfinanzierung von 0,50 € pro Mehr-km an. Offene Rest-Kosten der ÖPNV-AT dürften auf Grundlage der Kosten- und Einnahmenprognose pro Jahr zwischen 4,5 Mio. € und maximal 6,5 Mio. € liegen.

Die Aufteilung der Kosten der ÖPNV-AT untereinander und linienweise muss zwischen den beteiligten kommunalen AT und den Verkehrsunternehmen geklärt werden, der VRR bietet hierzu begleitende Moderation an.

Sollte es bei einzelnen Linien bei den ÖPNV-Aufgabenträgern nicht zu Beschlüssen kommen und Linien wieder entfallen, wird die Verwaltung des VRR zeitnah Ersatzlinien ausfindig machen, um diese „nachrücken“ zu lassen.

Hierbei ist zu beachten, dass Nachrückerlinien dann ebenfalls einen zwar eingeübten, aber dennoch zusätzlichen Arbeitsvorlauf bis zur Inbetriebnahme benötigen, der eine zeitversetzte Inbetriebnahme zu den bereits jetzt verfolgten Linien notwendig macht.

Folgende Arbeitsschritte wären für Nachrücker-Linien gegenüber den jetzigen „Top7“-Linien notwendig:

- Abgleich des freigewordenen Finanzvolumen mit der Liste der „Rest“-X-Bus-Linien,
 - Identifizierung geeigneter Nachrücker anhand von transparenten Auswahlkriterien analog zu den anderen Linien der „Top 12“
 - Abstimmung mit den Nachrücker-ÖPNV-AT und betroffenen VU
- Erarbeitung eines detaillierten Zielfahrplans und Abstimmung mit den Beteiligten.
- Kostenermittlung
- Einnahme-Prognose
- Kostenaufteilung Nachrücker-Linie(n)
- Neue Beschlüsse der „Nachrücker“-ÖPNV-AT erforderlich.

Relevanter Rechtsrahmen, Vergabemöglichkeiten und vergebende Stelle

Die Beschlüsse von VRR und den ÖPNV-AT dienen dazu, die Legitimierung für das weitere Vorgehen herzustellen. Es sollten Vorrats-Beschlüsse gefasst werden, der VRR sollte dies hiermit ebenfalls tun.

Die beiden Finanzierungswege Finanzierungsbeitrag (VRR) und Beteiligung (ÖPNV-AT) wären damit abgesichert.

Für die Vergabe von Verkehrsleistungen sind die Regelungen des nationalen und europäischen Vergaberechts einzuhalten. Diese Regelungen sind demnach auch einheitlich bei allen angedachten X-Bus-Linien zu beachten. Da jedoch die örtlichen Rand- und Rahmenbedingungen der einzelnen Linien unterschiedlich sind, kann diese einheitliche Anwendung dennoch zu unterschiedlichen praktischen Umsetzungsoptionen führen.

Zusätzlich zu den o. g. Grundlagen ist das PBefG mit seinen Regelungen zur Erteilung von Liniengenehmigungen zu beachten. Vor einer Betriebsaufnahme muss der zukünftige Betreiber demnach einen Antrag auf eine Liniengenehmigung bei der zuständigen Bezirksregierung stellen. Auf diesen Genehmigungsprozess haben Aufgabenträger keinen Einfluss. Sie werden i. d. R. im Rahmen des Anhörungsverfahrens lediglich um Stellungnahmen gebeten. Von Seiten der Bezirksregierung kann eine Liniengenehmigung versagt werden, wenn die neue Verkehrsleistung in Konkurrenz zu bestehenden Verkehrsleistungen steht und/oder bestehende, bereits genehmigte Linienverkehre unmittelbar gefährden würde. Die in Rede stehenden X-Bus-Linien stellen eine Aufwertung von bestehenden Linien dar. Somit sind sie mit hoher Wahrscheinlichkeit als Konkurrenz zu bestehenden Liniengenehmigungen einzuordnen. Es werden daher Vergabemöglichkeiten mit den bestehenden Betreibern angestrebt.

Grundsätzlich sind bei neuen Vergaben eine Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen. Diese ist ein Jahr vor der geplanten Direktvergabe bzw. vor dem Start des wettbewerblichen Verfahrens im Amtsblatt der Europäischen Kommission zu veröffentlichen. Dies gilt auch für Vergaben nach dem GWB.

Soweit die Linien durch ein Verkehrsunternehmen erbracht werden, können die bereits heute im Rahmen von (Direkt-)Vergaben betraut sind, könnten die Verkehrsleistungen der X-Busse in diese eingebettet werden, soweit dadurch die Voraussetzung weiterhin erfüllt werden. Die Betrauung muss dann entsprechend angepasst werden. Eine Vorabbekanntmachung nach Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss nicht erfolgen.

Liegen keine (Direkt-)Vergaben vor, kommt in den vorliegenden Fällen die Beauftragung in Rahmen von Kleinaufträgen nach Art. 5 Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder im Zuge der Regelungen des GWB in Betracht. Welcher Rechtsrahm genau zum Tragen kommt, hängt davon ab, ob die Vergabe als eine Dienstleistungskonzession zu qualifizieren wäre. Liegt eine Dienstleistungskonzession vor, müssen die Vorgaben für Kleinaufträge eingehalten werden (300.000 km/Jahr oder 1.000.000 €/Jahr Wert; bedeutender Teil selbst erbringen, keine Netzwirkung). Liegt keine Dienstleistungskonzession vor, sind die Vorgaben des GWB anzuwenden. Derzeit wird linienbezogen im Detail untersucht, wie genau die Umsetzung erfolgen kann.

Neben dem Fragen zum anzuwenden Rechtsrahmen und der Vergabemöglichkeiten stellt sich die Frage, wer die vergebende Stelle ist. Dies folgt den Zuständigkeiten, wie sie derzeit vorliegen. § 5 Abs. 3 S. 2 ÖPNVG NRW regelt in diesem Zusammenhang folgendes:

„Ihm [Anmerkung: Dem Zweckverband] kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden.“

Derzeit liegen seitens der Aufgabenträger keine entsprechenden Aufgabenübertragungen auf den VRR vor. Um die Betriebsaufnahmen nicht weiter hinauszuzögern, wird die Übertragung der Aufgabe nicht angestrebt, da diese zusätzliche Zeit in Anspruch nehmen würde.

Jedoch liegen für den alten VRR-Bereich Übertragungen der Finanzierungsaufgaben des ÖSPV auf den VRR vor (örtliche Beschlüsse und § 5 Abs. 2 Zweckverbandssatzung). Somit sind die Aufgabenträger und der VRR gemeinsam vergebende Stelle bzw. handeln gemeinsam als „Gruppe von Behörden“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Für den Kreis Wesel und den Kreis Kleve liegen keine entsprechenden Aufgabenübertragungen vor. Diese beiden Kreise sind somit allein vergebende Stelle.

Inbetriebnahme-Zeitpunkt und Laufzeit:

Als Inbetriebnahme-Zeitpunkt ist ein möglichst früher und einheitlicher Zeitpunkt im Jahr 2022 anzustreben. Durch unterschiedliche Verfahrensarten und ggf. notwendige Verfahren ist hier aber mit einer gestaffelten Betriebsaufnahme zu rechnen, da die Umsetzungsbedingungen je nach Linie wie oben bereits dargestellt sehr unterschiedlich ausfallen.

Eine Zusage der Finanzierung durch den VRR soll 5 Jahre gelten, wobei in den ersten 3 Jahren die Linien als „Pilot-Phase“ intensiv beobachtet werden, um dann ca. 2 Jahre Zeit zu ha-

ben, über einen Umgang mit den Linien nach Ablauf der 5 Jahre zu entscheiden. Nach den ersten 5 Jahren wäre dann eine Verlängerung bis auf die Rest-Laufzeit der Landesförderung möglich.

Qualitätsanforderungen

Die neuen Linien sollen sich als Regionalverkehr qualitativ vom Stadtverkehr abheben. Dies ist erklärter Wille des Landes, auf dessen Wunsch die drei Zweckverbände landesweite Mindest-Qualitätsmerkmale abgestimmt haben. Diese sind von den einzelnen Zweckverbänden als Bedingung für eine Finanzierung anzuwenden und nach Möglichkeit zu übertreffen. Bei begründeten Abweichungen (z.B. früherer Start mit Bestands-Fahrzeugen) muss bewertet werden, wie stark diese Abweichungen sich auf die Qualität des Gesamt-Angebotes der Linie auswirken und was die Alternativen sind.

Im VRR werden diese Qualitätsmerkmale gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen besprochen und im Rahmen einer Richtlinie gefasst. Hier werden Mindestkriterien für das Produkt in den Bereichen „Angebot“, „Fahrzeug“, sowie „Haltestelle“ definiert und Produktname mit Liniennummernsystem hinterlegt. Nach aktuellem Arbeitsstand der Richtlinienaufstellung wird das Produkt „X-Bus“ heißen und mit den Liniennummern X01-X99 versehen. Die konkreten Qualitätsmerkmale sind diesem Dokument als Anlage beigelegt.

Diese Merkmale werden Teil der oben beschriebenen Betrauungen bzw. Vergaben.

Marketing

Als begleitende Maßnahme wird der VRR u.a. die umsetzenden lokalen Akteure mit einer Einführungs-Kampagne unterstützen, die die Gesamtkonzeption nach außen sichtbar machen soll. Hierbei werden zu gegebener Zeit Abstimmungen mit den vor Ort agierenden Beteiligten stattfinden.