

Leistungsbeschreibung

Klärung rechtlicher Rahmen und Förderkulisse für Linien im Schiene- Bus-Grundnetz in Weser-Ems

WE-LBS-JU
Version 1.1
17.01.2024

**Landkreis Cloppenburg
für die Region Weser-Ems**

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund	1
1.1	Die Region Weser-Ems	1
1.2	Zusammenarbeit in der Region Weser-Ems	1
1.3	Das Schiene-Bus-Grundnetz-Konzept (SBGN-Konzept)	2
1.3.1	Ziele	3
1.3.2	Korridornetz	3
1.3.3	Linienplanung	3
1.3.4	Linienetzplan	4
1.3.5	Abschätzung Nachfragepotenzial	4
1.3.6	Vorprüfung der Förderfähigkeit	4
1.4	Politische Ziele	4
1.5	Verschiedenartige Organisation des ÖPNV in Weser-Ems	5
1.6	Unterschiedliche Ausgangssituationen hinsichtlich der zu realisierenden Linien ..	6
2	Zu erbringende Leistungen	6
2.1	Klärung der Förderkulisse	6
2.1.1	Grundsätzliche Vorgehensweise	6
2.1.2	Übersicht über relevante Finanzierungs-Modelle in anderen Bundesländern	6
2.1.3	Erkundung weiterer Fördermöglichkeiten für landesbedeutsame Buslinie 7	
2.1.4	Weitere Fördermöglichkeiten	9
2.2	Klärung des rechtlichen Rahmens	9
2.2.1	Übersicht über die zu beachtenden rechtlichen Vorgaben	9
2.2.2	Weiterentwicklung eigenwirtschaftlicher Bestandslinien zu SBGN-Linien 10	
2.2.3	Einführung oder Ausweitung gemeinwirtschaftlicher SBGN-Linien	10
2.3	Erarbeitung konkreter Vorgehensweisen und Empfehlungen für einzelne Linien	11
2.4	Erstellung Abschlussbericht	12
3	Vertrags- und Ansprechpartner	12
4	Grundsätzliche Vorgehensweise und Dokumentation	12
4.1	Projektsteuerung	12
4.2	Meilensteine	13
4.3	Dokumentation der Ergebnisse und deren Herleitungen	13
4.4	Absprachen mit dem Auftraggeber und dem Land	13
4.5	Durchführung von Workshops	13
5	Vorgaben für das Projektteam	14

6	Termine	14
7	Angebotspreis	14

1 Hintergrund

1.1 Die Region Weser-Ems

Die Region Weser-Ems liegt mit ca. 2,4 Mio. Einwohnern und einer Fläche von etwa 15.000 km² im Nordwesten Deutschlands und umfasst den ehemaligen Regierungsbezirk Weser-Ems mit insgesamt zwölf Landkreisen und fünf kreisfreien Städten:



Untersuchungsgebiet Region Weser-Ems¹

1.2 Zusammenarbeit in der Region Weser-Ems

Die Hauptverwaltungsbeamt*innen der Gebietskörperschaften (Landrät*innen und Oberbürgermeister*innen) sind in der Arbeitsgemeinschaft der Landkreise und kreisfreien Städte in der Region Weser-Ems (AG Weser-Ems) zusammengeschlossen.

Unter Federführung der AG Weser-Ems und mit breiter Beteiligung regionaler Unternehmen und Wissenschaft hat die Region die regionale Innovationsstrategie Wissensvernetzung in Weser-Ems 2020 zur intelligenten Spezialisierung entworfen und herausgearbeitet, dass die Entwicklung der Region wesentlich durch drei Branchenbereiche geprägt wird: die Energiewirt-

¹ Quelle: https://www.niedersachsen.de/startseite/land_leute/das_land/kreise_und_gemeinden/landkreise-und-gemeinden-in-niedersachsen-20036.html

schaft, die Maritime Wirtschaft und die Bioökonomie. Diese drei Felder weisen nicht nur besondere regionale Entwicklungsdynamiken auf; hier besitzt Weser-Ems auch herausragende Kompetenzträger in Unternehmen und Wissensseinrichtungen.

Weser-Ems steht neben diesen drei wichtigen Kompetenzfeldern noch vor den grundlegenden Herausforderungen durch die regionale demografische und gesellschaftliche Entwicklung. Die AG Weser-Ems hat daher ihre Innovationsstrategie um ein viertes Themenfeld, nämlich „Innovation in der Daseinsvorsorge“, ergänzt. Zur inhaltlichen Ausgestaltung dieses Themenfeldes wurde in einem entsprechenden Entwicklungsprozess gemeinsam mit ausgewiesenen regionalen Expert*innen zunächst die aktuelle Situation in diesem Themenfeld analysiert, zentrale Herausforderungen identifiziert und erste Handlungsansätze erarbeitet. Als Ergebnis konnte der Masterplan „Innovation in der Daseinsvorsorge“ präsentiert werden. Er beschreibt den prioritären Handlungsbedarf, der in den vier Themenfeldern „Gesundheit und Pflege“, „Mobilität“, „Wohnen“ und „Soziales Miteinander“ für die gesamte Region identifiziert worden ist.

Im Handlungsfeld Mobilität wurde in der Realisierung eines „Schiene-Bus-Grundnetzes“ (SBGN) die Möglichkeit erkannt, eine Basis für die Entwicklung des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsangebote in Weser-Ems zu schaffen, und der Landkreis Cloppenburg übernahm als „Themenpate“ die Aufgabe, die weitere Umsetzung des Vorhabens zu unterstützen. Von der AG Weser-Ems wurde im Mai 2020 beschlossen, ein umfassendes Konzept für ein Schiene-Bus-Grundnetz in Weser-Ems erstellen zu lassen. Hierbei wurde eine landkreisübergreifende Konzeption angestrebt, bei der der Blick über die Grenzen der einzelnen Aufgabenträger hinweg auf die nötige Mobilitätsentwicklung der gesamten Weser-Ems-Region gerichtet wurde, und mögliche Synergien im Zusammenspiel der Aufgabenträger in Weser-Ems sowohl bei einem Umsetzungsprojekt als auch bei einem späteren Betrieb des Netzes herausgearbeitet worden sind.

1.3 Das Schiene-Bus-Grundnetz-Konzept (SBGN-Konzept)

Nach Gewinn eines unter der Federführung des Landkreises Cloppenburg durchgeführten Ausschreibungsverfahrens erhielt die PTV Transport Consult GmbH in Kooperation mit der IVE-Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH den Auftrag zur Erstellung eines Konzeptes für das Schiene-Bus-Grundnetz in Weser-Ems (SBGN-Konzept), das im Zeitraum zwischen Januar 2022 und April 2023 erstellt wurde. Die Erstellung wurde vom Landkreis Cloppenburg und der kremobil GmbH begleitet, wobei wichtige Entscheidungen während der Konzepterstellung mit einem Steuerkreis, bestehend aus Vertretern der Gebietskörperschaften in Weser-Ems, abgesprochen wurden.

Nachfolgend finden sich die wesentlichen Eckpunkte des erarbeiteten SBNG-Konzeptes. Eine Zusammenfassung des Konzeptes und das vollständige Konzept einschließlich aller Anlagen können über folgenden Link heruntergeladen werden: <https://kombox.kdo.de/lkclp/index.php/s/A2jprEfWdGSPKK6> .

1.3.1 Ziele

Mit dem SBGN werden die folgenden Ziele angestrebt:

- direkte Busverbindungen im Ein-Stunden-Takt von Montag bis Sonntag
- Anbindung und Erreichbarkeit verkehrlich wichtiger Orte innerhalb und außerhalb der Gebietskörperschaften. Hierzu zählen
 - Ober- und Mittelzentren,
 - Orte mit touristischer Bedeutung,
 - Orte mit regional hohem Pendleraufkommen,
 - Orte mit bedeutendem Fähranleger,
 - bestehende und zu reaktivierende SPNV-Haltepunkte,
 - Orte mit wichtigem bzw. hohem Verkehrsangebot und
 - Orte zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit.

1.3.2 Korridornetz

Aus den politischen Zielen zur Anbindung und Erreichbarkeit verkehrlich wichtiger Orte ergeben sich Korridore für relevante ÖPNV-Verbindungen:

- Verbindungen zwischen Mittelzentren und Oberzentren,
- Verbindungen zwischen Mittelzentren und Bahnhöfen bzw. Haltepunkten,
- Lückenschlüsse im Schienennetz und
- Verbindungen zwischen Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen und Oberzentren bzw. Bahnhöfen.

Das vollständige Korridornetz befindet sich in einer Anlage zum SBGN-Konzept.

1.3.3 Linienplanung

Zur Planung der Linien wurde zunächst ein Abgleich zwischen Korridornetzes und dem Bestandsangebot an Schiene- und Busverbindungen in Weser-Ems durchgeführt. Weiter wurden die folgenden Schritte durchgeführt:

- Darstellung bestehender Linienangebote im Schienen- und Busverkehr mit ausreichendem Angebot
- Aufwertung bestehender Buslinien mit unzureichendem Angebot
- Planung neuer Buslinien, in Fällen ohne adäquates Bestandsangebot
- Planungsgrundlagen für aufzuwertende und neue Buslinien:
 - Ein-Stunden-Takt
 - von morgens bis abends
 - von Montag bis Sonntag
 - kurze Reisezeit
 - einheitlicher, möglichst direkter Linienverlauf
 - möglichst Passfähigkeit mit Förderprogramm Landesbedeutsame Buslinien

1.3.4 Liniennetzplan

Das SBGN baut auf dem Angebot des Regional- und Fernverkehrs der Schiene auf.

Im SBGN werden insgesamt 49 hochwertige Buslinien zur Verdichtung des bestehenden Schienennetzes definiert. Damit entstand ein Netz aus ganztägig attraktiven Verbindungen zu allen verkehrlich wichtigen Orten in der Region Weser-Ems.

Der Liniennetzplan findet sich in einer Anlage zum SBGN-Konzept.

1.3.5 Abschätzung Nachfragepotenzial

Das Nachfragepotenzial der 49 SBGN-Linien wurde abgeschätzt.

Von den SBGN-Linien verfügen

- 35 Linien über ein hohes Nachfragepotenzial (≥ 500 Linienbeförderungsfälle/Tag);
- 10 Linien über ein mittleres Nachfragepotenzial (< 500 Linienbeförderungsfälle/Tag);
- 4 Linien über ein niedriges Nachfragepotenzial (< 250 Linienbeförderungsfälle/Tag).

Die Ergebnisse der Abschätzung finden sich in einer Anlage zum SBGN-Konzept.

1.3.6 Vorprüfung der Förderfähigkeit

Im Rahmen der Konzepterstellung wurde eine Untersuchung der 49 SBGN-Linien hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Förderfähigkeit als landesbedeutsame Buslinie des Landes Niedersachsen durchgeführt. Dabei konnte festgestellt werden, dass zwei der Linien bereits heute als landesbedeutsame Linien gefördert werden. Weiter wurden 21 Buslinien aus gutachterlicher Sicht als förderrelevant identifiziert. Für diese Linien wurde dann von der LNVG eine Vorprüfung der Förderfähigkeit als landesbedeutsame Buslinie mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

- 11 Linien sind voraussichtlich förderfähig
- 6 Linien erfordern weitere Informationen/Daten, z. B. Belege der touristischen Relevanz von Orten
- 4 Linien sind voraussichtlich nicht förderfähig

Die Information über die Ergebnisse einer für eine Linie ggf. durchgeführte Vorprüfung finden sich bei den individuellen Liniensteckbriefen in den Anlagen zum SBGN-Konzept.

1.4 Politische Ziele

Bereits 2021 wurde vom Landkreis Cloppenburg ein Prozess zur Findung gemeinsamer politischer Ziele der AG Weser-Ems angestoßen. Dazu wurden im Zeitraum zwischen April 2021 und April 2022 vom Landkreis Cloppenburg in Zusammenarbeit mit der kremobil GmbH mit fast allen Landrät*innen bzw. Oberbürgermeister*innen der Gebietskörperschaften in Weser-Ems und/oder deren beauftragten Expert*innen Interviews per Video-Konferenz durchgeführt. Eine Ausnahme stellt dabei die Stadt Delmenhorst dar, die die Interview-Fragen schriftlich beantwortet hat.

Unmittelbar nach Beauftragung zur Erstellung des SBGN-Konzeptes begann auch die Zusammenarbeit zwischen PTV, IVE, kreamobil und dem Landkreis Cloppenburg zur weiteren Klärung der politischen Ziele. Nach Abschluss der Interviews wurden die erhaltenen Antworten in einer Synopse gegenübergestellt, die verschiedenen Aussagen mittels Synthese miteinander verknüpft und zu den allgemeinen Aussagen verdichtet. Gleichzeitig konnte von PTV und IVE bereits ein auf den Zielen basierendes Korridornetz entwickelt werden, dem mittlerweile alle Landrät*innen und Oberbürgermeister*innen in Weser-Ems zustimmen konnten.

Die politischen Ziele finden sich als Anlage zum SBGN-Konzept.

1.5 Verschiedenartige Organisation des ÖPNV in Weser-Ems

Die Realisierung des Schiene-Bus-Grundnetzes steht vor der Hausforderung, dass der ÖPNV in der Region unterschiedlich organisiert ist und die Zuständigkeiten für die SBGN-Linien bei verschiedenartigen Organisationen liegen. In Niedersachsen sind grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den ÖPNV zuständig. In der Weser-Ems-Region gibt es einerseits Gebietskörperschaften, die dieser Aufgabe eigenständig nachgehen (z.B. die Landkreise Cloppenburg und Vechta). Daneben gibt es Gebietskörperschaften, die ihre Aufgabenträgerschaften an den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) abgegeben haben: Die Städte Delmenhorst und Oldenburg sowie die Landkreise Ammerland, Oldenburg und Wesermarsch haben ihre Aufgabenträgerschaft auf den ZVBN übertragen. Die Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) ist der Verbund der einzelnen, bisher eigenständigen Aufgabenträger in der Region Ems-Jade². Gesellschafter sind die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund, sowie die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven. Die Stadt und der Landkreis Osnabrück sind formal jeweils eigenständige ÖPNV-Aufgabenträger, haben aber zur Erfüllung ihrer Aufgaben die Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück GmbH (PlaNOS) gegründet.

Die meisten der für das SBGN relevanten Linien sind als eigenwirtschaftliche Linien konzessioniert. Daneben gibt es eine zunehmende Zahl an gemeinwirtschaftlichen Linien, die von den Aufgabenträgern auf der Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags beauftragt sind.

Bei einigen Aufgabenträgern sind Bündelungskonzepte bereits entwickelt worden oder befinden sich in Planung, um damit die Basis für eine Überführung eigenwirtschaftlicher in gemeinwirtschaftliche Linien zu schaffen. Andere Aufgabenträger setzen dagegen auch weiterhin auf eigenwirtschaftliche Linien.

² Derzeit ist geplant, dass alle oder ein Teil der zum VEJ gehörenden Aufgabenträger ihre Aufgabenträgerschaft auf den VEJ übertragen.

1.6 Unterschiedliche Ausgangssituationen hinsichtlich der zu realisierenden Linien

Die weiteren Arbeiten zu den SBGN-Linien sind vor der Herausforderung zu sehen, dass die Realisierung der vorgesehenen Linien als SBGN-Linien in den Gebieten der verschiedenen Aufgabenträger unterschiedlich weit fortgeschritten ist: In manchen Gebieten ist man mit der Realisierung schon weiter fortgeschritten, in anderen gibt es aktuell noch keine fundierten Überlegungen oder Planungen. Im Bestreben, die vorgesehenen SBGN-Linien möglichst zeitnah realisieren zu können, muss aber trotzdem jede einzelne Linie in den Fokus genommen werden, um die damit verbundene Situation zu klären, die möglichen Optionen zu kennen und eine Entscheidung hinsichtlich des weiteren Vorgehens treffen zu können.

2 Zu erbringende Leistungen

Im Rahmen der Klärung des rechtlichen Rahmens zur Einführung von SBGN-Linien und der Förderkulisse als Grundlage zur Finanzierung der Linien sind die nachfolgend dargestellten Leistungen zu erbringen.

2.1 Klärung der Förderkulisse

Nachfolgend werden die zu erbringenden Leistungen zur Klärung der Fördermöglichkeiten für SBGN-Linien dargestellt.

2.1.1 Grundsätzliche Vorgehensweise

Alle hier dargestellten Leistungen im Zusammenhang mit der Förderung landesbedeutsamer Buslinien durch das Land Niedersachsen können nur in enger Absprache mit dem Verkehrsministerium und der LNVG erbracht werden.

Da es sich bei der Förderung landesbedeutsamer Linien um niedersachsenweite Bestimmungen handelt, soll im Vorfeld der Gespräche mit der LNVG und dem Verkehrsministerium erkundet werden, inwiefern die nachfolgend dargestellten Forderungen nach Erweiterungen der Fördermöglichkeiten sowohl für gemeinwirtschaftliche als auch für eigenwirtschaftliche Linien von den anderen Verkehrsverbünden in Niedersachsen mitgetragen werden können.

In den Fällen, wo es von Seiten der LNVG und/oder des Verkehrsministeriums zu einer Ablehnung einer angestrebten Fördermöglichkeit kommen sollte, sind die Gründe dafür genau zu recherchieren und es sind Möglichkeiten zur Abschwächung dieser Gründe zu entwickeln und mit der LNVG bzw. dem Verkehrsministerium zu erörtern.

2.1.2 Übersicht über relevante Finanzierungs-Modelle in anderen Bundesländern

Es ist eine Übersicht über Modelle anderer Bundesländer zur Förderung von Linien als landesbedeutsame Linien zu geben.

Dabei ist danach zu unterscheiden, ob es sich um gemeinwirtschaftliche oder eigenwirtschaftliche Linien handelt.

Ein besonderes Augenmerk soll auch auf Fördermöglichkeiten gelegt werden, die als Erweiterung der aktuellen Möglichkeiten für landesbedeutsame Buslinien in Niedersachsen entsprechend Kapitel 2.1.3 erkundet werden sollen.

Bei der Darstellung der Möglichkeiten ist nicht nur die aktuelle Situation, sondern auch weitere Planungen der Länder und sich abzeichnende zukünftigen Modelle darzustellen.

Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Modelle, insbesondere ihre nachhaltige juristische Tragfähigkeit, sind sowohl ausführlich als auch tabellenartig aufzuzeigen, sodass ein Vergleich zwischen den verschiedenen Modellen erfolgen kann.

2.1.3 Erkundung weiterer Fördermöglichkeiten für landesbedeutsame Buslinie

Vom Auftragnehmer sind im Austausch mit der LNVG und dem Verkehrsministerium die nachfolgenden Erweiterungen der Fördermöglichkeiten für landesbedeutsame Buslinie in Niedersachsen zu erkunden.

2.1.3.1 Förderung der Anbindung von Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen

Im Rahmen der Erstellung des SBGN-Konzeptes wurden bereits Gespräche mit der LNVG hinsichtlich der Förderung von SBGN-Linien als landesbedeutsame Linien geführt. Dabei wurde deutlich, dass es noch weiterer Klärungen hinsichtlich der Förderung von Linien als landesbedeutsame Linien zur Anbindung von Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen (z.B. Orte mit hohem Pendleraufkommen, touristisch bedeutsame Orte) an Oberzentren oder an SPNV-Stationen bedarf. Demensprechend sind weitere Gespräche mit der LNVG und dem Verkehrsministerium zu führen. Das Ziel liegt dabei darin,

1. möglichst einheitliche Anforderungen an Orte mit besonderem Verkehrsaufkommen und
 2. möglichst einheitliche Prozesse zur Bestimmung dieser Anforderungen
- zu definieren.

Damit soll eine klare Grundlage zur Förderung von Linien mit dem Zweck der Anbindung von Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen geschaffen werden.

2.1.3.2 Förderung unterschiedlicher Bedienstandards

Im SBGN-Konzept ist in begründeten Ausnahmefällen eine Abweichung von den grundsätzlichen Vorgaben zu Mindestbetriebszeiten und Takt zulässig. Aufgrund solcher Ausnahmegründe wurde für Linien mit einer gemäß der Potenzialschätzung geringeren Nachfrage – in Abstimmung mit der jeweils zuständigen Gebietskörperschaft – eine Reduktion des Mindestangebotes vorgenommen. Um für Fahrgäste dennoch ein einheitliches und einfach verständliches System zu gewährleisten, wurde nicht jede Linie individuell angepasst, sondern ein reduzierter Bedienstandard definiert.

Unabhängig von den Festlegungen im SBGN-Konzept kann es in Weser-Ems begründete Fälle geben, in denen ein gegenüber dem zur Förderung als landesbedeutsame Buslinie festgelegten Bedienstandard erhöhter Standard (z.B. ½-Stunden-Takt) nötig ist.

Mit den Aufgabenträgern in Weser-Ems ist zu klären, inwiefern für ihre Linien eine weitere Differenzierung von Bedienstandards (reduzierte oder erhöhte Standards) nötig ist. Dementsprechend sind diese Standards zu entwickeln und eindeutig zu beschreiben.

Mit der LNVG und ggf. dem Verkehrsministerium ist zu klären, ob und unter welchen Rahmenbedingungen SBGN-Linien mit den mit den Aufgabenträgern abgeklärten reduzierten oder erhöhten Bedienstandards als landesbedeutsame Buslinie förderfähig sind.

2.1.3.3 Förderung eines sich dynamisch entwickelnden Bedienstandards

Aktuell erfolgt eine Förderung als landesbedeutsame Buslinie nur dann, wenn der vorgesehene Bedienstandard unmittelbar mit Betriebsbeginn der Linie in vollem Umfang angeboten wird. Diesbezüglich ist abzuklären, inwiefern sich Bedienstandards auch über eine bestimmte Laufzeit – ggf. in vordefinierten Stufen – entwickeln können, sodass die volle Verbindungsqualität eines Standards erst mit fortlaufender Dauer einer Linie und der zu erwartenden Zunahme der Fahrgastzahlen erreicht werden kann.

2.1.3.4 Dynamische Anpassung der Förderhöhe an reale Kosten

Derzeit findet keine dynamische Anpassung der Förderhöhe an die realen Kosten der Beförderungsleistungen statt. Mit der LNVG und ggf. dem Verkehrsministerium ist abzuklären, inwiefern es während der Betriebslaufzeit einer landesbedeutsamen Linie eine Anpassung der Förderhöhe an die realen Personal- und Energiekosten geben kann. Dabei sind vom Auftragnehmer im Einvernehmen mit dem Auftraggeber Verfahren für eine dynamische Anpassung der Förderhöhe zu entwickeln und der LNVG bzw. dem Verkehrsministerium zu präsentieren.

2.1.3.5 Förderung auch von Bestandsleistungen

Bestandsleistungen, das heißt Betriebsleistungen, die bereits vor der Einführung der landesbedeutsamen Buslinie erbracht worden sind, werden vom Land nicht bezuschusst. Damit werden die Aufgabenträger benachteiligt, die bereits vor der Einführung einer landesbedeutsamen Buslinie ein Angebot mit hohem Bedienungsstandard realisiert haben. Im Sinne einer nachhaltigen finanziellen Absicherung auch von Bestandslinien ist mit der LNVG und dem Verkehrsministerium zu erkunden, inwiefern es auch für Bestandslinien eine Förderung als landesbedeutsame Buslinie geben kann.

2.1.3.6 Mögliche Förderung eigenwirtschaftlicher Linien

Die Analyse des Status Quo in der Weser-Ems-Region zeigt, dass von den 43 SBGN-Linien, die auf Bestandsverkehren aufbauen, 30 Linien eigenwirtschaftlich und 13 Linien gemeinwirtschaftlich sind.

Ein sehr entscheidender Faktor bei der weiteren Realisierung der SBGN-Linien wird die Förderung der Linien als landesbedeutsame Linie darstellen. Allerdings ist das Vorliegen eines ÖDA in Niedersachsen die Voraussetzung für die Förderung von Landesbedeutsamen Buslinien; eigenwirtschaftliche Verkehre sind nicht förderfähig.

Die Förderfähigkeit der für eine SBGN-Linie benötigten Leistungen als Ergänzung eigenwirtschaftlicher Basislinien soll insbesondere auch im Hinblick auf praktizierte Lösungen in anderen Bundesländern geklärt werden. Dabei soll es sich bei der eigenwirtschaftlichen Basislinie sowohl um eine aktuell bereits bestehende Bestandslinie als auch um eine neue Linie handeln können. Diesbezüglich sollen auch Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie einerseits die Basisleistung (weiterhin) als eigenwirtschaftliche Leistung erbracht werden kann, andererseits die nötigen Voraussetzungen für eine Förderung der für eine SBGN-Linien benötigte zusätzliche Leistung geschaffen werden können. Dabei sind auch ggf. auftretende Probleme hinsichtlich der Abgrenzung zwischen den eigenwirtschaftlich und gemeinwirtschaftlich erbrachten Anteilen aufzuzeigen (z.B. Einnahmeaufteilung), und es sind Lösungen zur Überwindung dieser Probleme zu entwickeln.

2.1.4 Weitere Fördermöglichkeiten

Neben den Fördermöglichkeiten als landesbedeutsame Linie sind alle weiteren Fördermöglichkeiten bei der Einführung von SBGN-Linien (u.a. auch hinsichtlich der Beschaffung von Bussen und des Ausbaus von Haltestellen) auf Landesebene und nationaler und internationaler Ebene zu erkunden. Dies gilt sowohl für eigenwirtschaftliche als auch für gemeinwirtschaftliche Linien.

2.2 Klärung des rechtlichen Rahmens

Nachfolgend werden die zu erbringenden Leistungen zur Klärung des rechtlichen Rahmens bei der Einführung von SBGN-Linien dargestellt.

2.2.1 Übersicht über die zu beachtenden rechtlichen Vorgaben

Es ist eine Übersicht darüber zu geben, welche rechtlichen Vorgaben auf Ebene der EU, auf nationaler Ebene und auf der Ebene des Landes Niedersachsen zur Klärung des rechtlichen Rahmens bei der Einführung von SBGN-Linien zu beachten sind. Dabei ist danach zu unterscheiden, ob es sich um eigenwirtschaftliche oder gemeinwirtschaftliche Bestandslinien handelt, die zu SBGN-Linien weiterentwickelt werden sollen, oder ob es sich um neue eigenwirtschaftliche oder gemeinwirtschaftliche Linien handelt.

2.2.2 Weiterentwicklung eigenwirtschaftlicher Bestandslinien zu SBGN-Linien

Bei eigenwirtschaftlichen Bestandslinien hat ein Aufgabenträger zunächst keine direkte Eingriffsmöglichkeit, sondern es ist dem die eigenwirtschaftliche Konzession innehabenden Verkehrsunternehmen vorbehalten, Angebotsänderungen vorzunehmen. Dementsprechend stellt sich die Frage, welche Möglichkeiten Aufgabenträger haben, trotzdem eine vorgesehene SBGN-Linien zu realisieren. Mögliche Optionen könnten u.a. sein:

- Realisierung der SBGN-Linie erst nach Ende der Bestandsgenehmigung, wobei dies zu teilweise sehr langen Wartezeiten führen würde.
- Entschluss des Aufgabenträgers für ein wettbewerbliches Vergabeverfahren mit Vorabbenachrichtigung, ggf. auch als Bestandteil eines Bündels. Manche Aufgabenträger möchten allerdings weiterhin auf eigenwirtschaftliche Linien setzen.
- Verankerung der Anforderungen des Schiene-Bus-Grundnetzes für die vorgesehenen SBGN-Linien im Nahverkehrsplan. Hierbei könnte es aber bei nachfolgenden eigenwirtschaftlichen Anträgen trotzdem dazu kommen, dass nur Anträge abgegeben werden, die die Anforderungen nicht erfüllen.
- Verhandlung mit dem aktuellen Verkehrsunternehmen und ggf. Vereinbarung zur vollständigen oder teilweisen Umstellung der eigenwirtschaftlich erbrachten auf gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen.
- Zubestellung der für die SBGN-Linie zusätzlich benötigten Leistungen im Wege einer Direktvergabe.
- Finanzierung von SBGN-Linien über allgemeine Vorschriften.

Daneben kann es auch noch weitere Möglichkeiten geben, wie die Entwicklung eigenwirtschaftlicher Bestandslinien zu den benötigten SBGN-Linien von den Aufgabenträgern forciert werden kann. Alle rechtlich gangbaren Optionen sind detailliert aufzuzeigen. Wenn es sich dabei um Möglichkeiten handelt, die sich in der Praxis (- idealerweise in der Weser-Ems-Region -) bereits bewährt haben, soll mindestens ein Beispiel für deren konkrete Umsetzung einschließlich der relevanten Rahmenbedingungen und Umsetzungs-Eckpunkte dargestellt werden. Wenn es sich um bisher noch nicht praktizierte Vorgehensweisen handelt, soll dargestellt werden, worin genau das Neue in der Vorgehensweise besteht, und worin die Gründe zu suchen sind, warum es bisher noch zu keiner entsprechenden Umsetzung gekommen ist. Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Möglichkeiten sollen aufgezeigt und in einer vergleichenden Übersicht gegenübergestellt werden.

2.2.3 Einführung oder Ausweitung gemeinwirtschaftlicher SBGN-Linien

Bei der Einführung oder Ausweitung gemeinwirtschaftlicher SBGN-Linien hat ein Aufgabenträger die Möglichkeit, die Verkehrsleistung und die Ausgestaltung des Verkehrsangebots zu bestimmen. Allerdings kann es hier zu Fragen im Zusammenhang mit bereits bestehenden anderen Linien kommen, die möglicherweise als Parallelverkehre gesehen werden könnten.

Diesbezüglich sind die nötigen Abgrenzungskriterien zu bestimmen und mit der LNVG abzuklären (anderer Linienverlauf, andere Haltepolitik, anderer Beförderungszweck etc.), um mögliche Probleme bei zukünftigen Konzessionsbeantragungen zu verhindern.

2.3 Erarbeitung konkreter Vorgehensweisen und Empfehlungen für einzelne Linien

Einzelne im SBGN-Konzept vorgesehene Linien sollen individuell untersucht werden, und es sollen entsprechend den individuellen Rahmenbedingungen für diese Linien konkrete Vorgehensweisen auf der Zeitachse dargestellt werden. Das Ziel liegt dabei immer darin, sowohl den rechtlichen Rahmen zur Weiterentwicklung einer Linie zur SBGN-Linie als auch die konkreten Schritte zur Förderung der Linie als landesbedeutsame Linie aufzuzeigen.

Um welche Linien es sich dabei konkret handeln wird, kann erst während des Projektverlaufs weiter geklärt werden. Dies wird einerseits von den erarbeiteten grundsätzlichen Möglichkeiten für rechtliche Vorgehensweisen zur Realisierung von SBGN-Linien und den Möglichkeiten zur Förderung der Linien abhängen. Andererseits werden individuelle Untersuchungen von SBGN-Linien nur nach vorhergehender Zustimmung der jeweils betroffenen Gebietskörperschaften durchgeführt, da die damit verbundenen Leistungen auch nur in intensiver Zusammenarbeit mit den zuständigen Aufgabenträgern und den ggf. betroffenen Verkehrsunternehmen erbracht werden können.

Als Basis zur Einholung der Zustimmung der betroffenen Gebietskörperschaften sind vom Auftragnehmer

- die mit einer bestimmten Linie grundsätzlich verbundenen Herausforderungen,
- die im Rahmen der individuellen Untersuchung vorgesehenen Leistungen und
- die dafür benötigten Aufwände zu benennen.

Falls mehrere individuelle Untersuchungen gleichzeitig durchzuführen sind, wird die Reihenfolge der zu untersuchenden Linien vom Auftraggeber vorgegeben. Diesbezüglich wird davon ausgegangen, dass die individuellen Vorgehensweisen für mindestens vier Linien parallel erarbeitet werden können.

Aus den entwickelten Vorgehensweisen soll im Zusammenspiel mit den relevanten Aufgabenträgern und ggf. Verkehrsunternehmen eine Empfehlung abgeleitet und ausformuliert werden. Damit sollen die Aufgabenträger ggf. im nötigen Zusammenspiel mit den Verkehrsunternehmen in die Lage versetzt werden, die für sie nötigen Schritte zur Realisierung und Förderung einer SBGN-Linie möglichst zeitnah umsetzen zu können.

2.4 Erstellung Abschlussbericht

Nach Abschluss der durchzuführenden Erkundungen und Untersuchungen ist eine Zusammenfassung zu erstellen, bei der in einer Gesamtschau die wesentlichen Ergebnisse der verschiedenen Leistungspakete dargestellt werden. Dabei geht es darum, sowohl den Blick auf die konkreten Ergebnisse bei der Entwicklung individueller Vorgehensweisen und deren Gemeinsamkeiten und Unterschiedlichkeiten zu werfen als auch einen Blick auf die erarbeitenden Lösungen als Ganzes zu richten.

3 Vertrags- und Ansprechpartner

Die vorliegende Leistungsbeschreibung wurde im Auftrag des Landkreises Cloppenburg in seiner Eigenschaft als Themenpate für das Schiene-Bus-Grundnetz in der Weser-Ems-Region erstellt. Sie dient dazu, die zu erbringenden Leistungen zu definieren und die zu erarbeitenden Inhalte festzulegen. Formal gesehen ist der Landkreis Cloppenburg Auftraggeber und Vertragspartner des Auftragnehmers. Dabei wird der Landkreis von einem Steuerkreis bestehend aus Vertretern der Gebietskörperschaften und der Verkehrsverbünde aus der Weser-Ems-Region unterstützt. Bei der Erarbeitung des Leistungspakets ist neben der Kommunikation mit dem Landkreis Cloppenburg auch die Kommunikation mit dem Steuerkreis und je nach Aufgabenstellung auch der direkte Austausch zwischen Auftragnehmer und den jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträgern in der Weser-Ems-Region nötig. Darüber hinaus werden zu Beginn des Projektes zusammen mit dem Auftragnehmer für jedes Leistungspaket weitere Stakeholder identifiziert, die in den Bearbeitungsprozess mit eingebunden werden müssen (z.B. Kommunen, Verkehrsunternehmen).

4 Grundsätzliche Vorgehensweise und Dokumentation

4.1 Projektsteuerung

- Es wird ein zielgerichtetes und umfassendes Projektmanagement erwartet.
- Im Rahmen eines effektiven Projektcontrollings ist das Projekt über seine gesamte Laufzeit hinweg im Einvernehmen mit dem Auftraggeber zu steuern.
- Es sind virtuelle Jour Fixes im Abstand von rund 14 Tagen vorzusehen, die vom Auftragnehmer vorzubereiten und per Ergebnisprotokoll zu dokumentieren sind.
- Es sind vierteljährliche Sachstandsberichte zu erstellen, mit deren Hilfe die AG Weser-Ems über den Projektfortgang und die wesentlichen, im jeweiligen Berichtszeitraum erzielten Ergebnisse unterrichtet werden sollen. Eine Zusammenfassung des jeweiligen Sachstandsberichts ist auch im Power-Point-Format zu liefern.

4.2 Meilensteine

Für die Erstellung des Konzeptes sind vier Meilensteine zu definieren, zu denen wesentliche Ergebnisse in schriftlicher Form vorliegen müssen und Absprachen hinsichtlich des weiteren Vorgehens mit dem Auftraggeber zu erfolgen haben.

4.3 Dokumentation der Ergebnisse und deren Herleitungen

1. Alle wesentlichen Ergebnisse der Leistungspakete und deren Herleitung sind in schriftlicher Form zu dokumentieren und – wo zur Veranschaulichung nötig und sinnvoll –, grafisch aufzubereiten.
2. Für alle darzustellenden Ergebnisse sind immer auch Zusammenfassungen mit den wesentlichen Eckpunkten und Kerninhalten mit einem maximalen Umfang von zwei bis drei Seiten zu liefern. Diese Zusammenfassungen sind in einer Sprache zu verfassen, die in jeglicher Hinsicht (insbesondere in juristischer und technischer Hinsicht) auch von Personen verstanden werden kann, die keine Experten im jeweiligen Bereich sind.

Zum Projektabschluss ist ein zusammenfassender Abschlussbericht zu erstellen, zu dem ebenfalls eine Zusammenfassung im Umfang von maximal 5 Seiten gehört.

4.4 Absprachen mit dem Auftraggeber und dem Land

Es ist davon auszugehen, dass die Absprachen mit dem Auftraggeber an einem vom Auftraggeber bestimmten Ort in Weser-Ems stattfinden werden. Weiter werden Absprachen mit der LNVG und dem Verkehrsministerium nötig werden.

Bei allen Absprachen sind die erarbeiteten Ergebnisse oder Fragestellungen vom Auftragnehmer zu präsentieren und es sind Protokolle mit den wesentlichen Ergebnissen der Absprachen zu erstellen und mit den Teilnehmern abzustimmen.

Punkte hinsichtlich der Form von gemeinsamen Absprachen und Festlegung bezüglich der Protokollierung werden vom Auftraggeber bestimmt.

4.5 Durchführung von Workshops

Im Rahmen der Klärung des juristischen Rahmens und der Förderkulisse sollen auch Workshops vorgesehen werden, die vom Auftragnehmer geleitet werden.

Alle Workshops sind vom Auftragnehmer entsprechend der jeweiligen Zielsetzung des Workshops vorzubereiten und die dafür nötigen Teilnehmer sind im Einvernehmen mit dem Auftraggeber zu bestimmen. Die erarbeiteten Ergebnisse sind in geeigneter Form zu protokollieren.

5 Vorgaben für das Projektteam

Das Projektteam muss aus drei Personen bestehen, die im Angebot namentlich benannt werden müssen. Die Projektumsetzung hat dann maßgeblich durch diese Personen zu erfolgen. Der Austausch eines Mitglieds während der Projektphase kann nur aus wichtigem Grund erfolgen (z.B. längere Krankheit, Weggang des Mitarbeiters).

6 Termine

Die Arbeiten zur Klärung des juristischen Rahmens und der Förderkulisserie sollen 12 Monate nach Auftragsvergabe abgeschlossen sein.

Zwischenergebnisse sind zu den bei Projektstart im Einvernehmen mit dem Auftraggeber definierten Meilensteinen zu liefern und zu präsentieren.

7 Angebotspreis

Die Abrechnung der Leistungen soll nach tatsächlichem Aufwand erfolgen.

Die konkret benötigten Leistungen werden im Vorfeld mit dem Auftraggeber vereinbart. Dem Auftragnehmer werden keine Leistungen vergütet, die nicht im Vorfeld mit ihm vereinbart wurden.

Der abzurechnende Höchstbetrag wird auf 200.000 EUR (netto) festgelegt.

Dem Auftraggeber wird das Recht eingeräumt, diesen Höchstbetrag um weitere 100.000 EUR (netto), dann auf maximal 300.000 EUR zu erhöhen. Dies könnte insbesondere aufgrund individueller Untersuchungen von SBGN-Linien nötig werden. Vom Auftragnehmer werden dann die mit dem Auftraggeber im Vorfeld vereinbarten Leistungen bis zu diesem Höchstbetrag erbracht.

Die Vergütung erfolgt entsprechend nachgewiesener Arbeitsstunden bis maximal zur Ausschöpfung des vereinbarten Höchstbetrags. Dazu ist vom Auftragnehmer ein Stundensatz zu benennen, auf dessen Basis die von ihm geleisteten Stunden abgerechnet werden.

Der Auftraggeber erhält monatlich eine Übersicht über die vom Auftragnehmer während eines Monats geleisteten Stunden. Diese Übersicht enthält eine tagesgenaue Darstellung, wann welche Stunden zu welchem Zweck geleistet wurden. Dabei ist auch danach zu differenzieren, ob es sich um Basisarbeiten handelt, deren Ergebnisse allen Gebietskörperschaften zugutekommen, oder ob es sich um individuelle Leistungen für bestimmte Gebietskörperschaften handelt, die vom Auftraggeber dann mit den jeweils betroffenen Stellen separat abgerechnet werden können.