



Ausschreibung Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde

VO/2025/199 öffentlich <i>FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Umwelt</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 26.06.2025 Ansprechpartner/in: Kai Schlimbach Bearbeiter/in: Malte Nevermann

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
16.07.2025	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

Die Verträge über die Erbringung von ÖPNV-Leistungen im Stadtverkehr Rendsburg, Stadtverkehr Eckernförde und für den On-Demand-Verkehr im Wirtschaftsraum Rendsburg (remo) enden zum 31.12.2026. Eine Ausschreibung der Leistungen ab dem 01.01.2027 ist dadurch erforderlich. Es wird diesbezüglich auf die VO/2024/218 verwiesen.

Wie bei den bisherigen Vergaben von ÖPNV-Leistungen wird der Kreis beratend und unterstützend von der NAH.SH GmbH begleitet. Die wesentlichen Eckpunkte der Ausschreibung sind dem Eckpunktepapier als Anlage zu entnehmen. Die Inhalte entsprechen dabei grundsätzlich den verbundweiten Standards, wie sie bei Vergaben anderer Kreise im Verbundraum ebenso zur Anwendung kommen.

Anders als bei der jüngsten Vergabe der ÖPNV-Leistungen im Regionalverkehr zum Jahr 2021 ist nicht vorgesehen, für die Leistungsvorgaben wesentliche Änderungen gegenüber dem Status quo einzuführen. Das liegt zum einen daran, dass beide Stadtverkehre auf Basis von ehemals erstellten Gutachten - soweit möglich - bereits optimiert wurden. Zum anderen befinden sich beide Stadtverkehre seitens des Angebotsumfanges bereits auf einem guten Niveau, so dass anders als beim Regionalverkehr kein Anlass besteht, die Verkehre grundlegend neu zu gestalten

oder auszuweiten.

Zudem bleibt es dem Kreis auch während der Vertragslaufzeit freigestellt, Änderungen am Leistungsumfang durchzuführen.

Es ist vorgesehen, über das Los NAHSHUTTLE Rendsburg (remo) noch einmal gesondert in der REA-Sitzung nach der Sommerpause am 10.09.2026 zu beraten.

Relevanz für den Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n:

1	2025-06-26 Eckpunktepapier Vergaben SVR und SVE
---	---

Eckpunktepapier Vergabeverfahren Stadtverkehre Rendsburg und Eckernförde

1 Organisatorischer Rahmen

Am 25.10.2024 wurden potenzielle Bieter über die Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt auf die frühestens ein Jahr nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung startende Vergabe der öffentlichen Straßenpersonenverkehrsleistung (ÖSPV-Leistung) mit den Losen *Stadtverkehr Rendsburg*, *Stadtverkehr Eckernförde* und **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** aufmerksam gemacht. In der Vorabbekanntmachung wurden wesentliche Angaben zu Fahrplänen, Tarifen oder Fahrzeugstandards (wie etwa zum Anteil von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen) gemacht.

Die Frist für die Stellung eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge endete gem. § 12 Abs. 6 S. 1 PBefG folglich am 25.01.2025 ohne Einreichung etwaiger Anträge.

Die Auftragsbekanntmachung wird voraussichtlich am 27.10.2025 veröffentlicht. Die Angebote sollen nach aktueller Planung um den Jahreswechsel 2025/2026 vorliegen. Die Erteilung des Zuschlages könnte somit vermutlich gegen Ende des ersten Quartals 2026 erfolgen. Betriebsaufnahme ist zum 01.01.2027 vorgesehen.

2 Leistungsumfang

2.1 Verkehrlicher Umfang

Das Los *Stadtverkehr Rendsburg* enthält alle Busleistungen des Stadtverkehrs im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Dieser beinhaltet die Linien 1 – 19. Gegenüber dem Status quo sind nur geringe Anpassungen geplant. Unter anderen wird die Systematik der Liniennummern vereinfacht.

Das Los **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** umfasst den ergänzenden On-Demand-Verkehr (ODV) im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, der derzeit in den Schwachverkehrszeiten am Wochenende in den Abendstunden verkehrt. Dieser wird unverändert beibehalten.

Das Los *Stadtverkehr Eckernförde* umfasst ebenso den vorgesehenen Leistungsumfang des Status quo. Dabei wird auch die Umsetzung des seit einigen Jahren vorgesehenen und finanzierten Fahrplankonzepts auf Basis des damaligen Gutachtens zum Stadtverkehr berücksichtigt. Diese wurde bisher durch die nicht ausreichenden Personalkapazitäten des bisherigen Betreibers verhindert. Aufgrund der zentralen Baustelle der Nooröffnung wird es jedoch in den ersten beiden Betriebsjahren zu erheblichen Einschränkungen kommen.

2.2 Änderung der Leistung während der Vertragslaufzeit

Der Verkehrsvertrag gibt klare „Spielregeln“ für das Ab- und Zubestellen von ÖSPV-Leistung vor. Diese betreffen das Volumen, in dem Leistungen zu- oder abgestellt werden darf, die Fristen, innerhalb derer Veränderungen durchzuführen sind und mögliche Auswirkungen auf den Ausgleichsbetrag des Aufgabenträgers. Die Konditionen für das Ab- und Zubestellungen liegen mit dem Angebot vor.

Dabei wird es auch während der Vertragslaufzeit möglich sein, Linienverkehrsleistungen in ODV-Leistung umzuwandeln.

Im Los *Stadtverkehr Rendsburg* sind während der Vertragslaufzeit größere Anpassungen vorgesehen, um die Wirtschaftlichkeit und die Potentialabschöpfung zu erhöhen. Voraussetzung sind jedoch zeitlich derzeit nicht

absehbare Infrastrukturausbauten, wie die Aufhebung des Einbahnstraßenrings, Neubau des ZOB und neuen Umsteigehaltstellen.

3 Wesentliche Inhalte des Vergabeunterlagen

3.1 Qualität

Die verkehrsvertraglichen Vorgaben werden so gestaltet, dass der Auftragnehmer über die gesamte Vertragslaufzeit einen möglichst hohen Anreiz hat, eine gute Qualität zu erbringen. Schlechtleistungen (z. B. nicht eingehaltene Pünktlichkeitswerte, Anschlussverluste, Fahrtausfälle) werden im Rahmen der Vergütung sanktioniert.

Zur Qualitätssicherung werden zudem die vertraglich vorgegebenen Qualitätsstandards für Fahrzeuge und Haltestellen sowie die Kundenzufriedenheit der Fahrgäste in einem Qualitätsmanagementsystem (Bus-QMS) kontinuierlich gemessen, dokumentiert und bewertet. Die Datenerhebung und Datenbereitstellung in einer Software erfolgen durch ein Erhebungsinstitut.

Die gemessenen Ergebnisse des Bus-QMS und deren Über- oder Unterschreitung von den zu erreichenden Qualitätsstandards dienen zur Berechnung einer möglichen Erhöhung bzw. Minderung der Vergütung des Auftragnehmers (Bonus-Malus-System). So begründet das Bus-QMS Anreize zur Erbringung einer hochwertigen Qualität.

3.2 NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)

Im Los **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** sind die Bieter aufgefordert, ein Angebot für die Erbringung des On-Demand-Verkehrs im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg abzugeben. Das erfolgreiche Angebot **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** soll in der bestehenden Form damit fortgesetzt werden. Die Bieter erbringen somit die Fahrleistung gemäß den Berechnungen und Angaben aus dem Hintergrundsystem (derzeit ioki).

Die Verkehrsleistung im Los **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** ist nicht nur für die Verkehrsunternehmen aus dem ÖSPV interessant, sondern kann auch von Taxi- oder Krankenfuhrdiensten erbracht werden. Um das Los auch für diese Bietergruppe attraktiv zu machen, werden die Vergabeunterlagen deutlich schlanker gestaltet, als für die konventionellen ÖSPV-Verkehre.

3.3 Loslimitierung und andere Bieter

Um die Zahl der Bieter zu erhöhen und damit die Wettbewerbssituation zu verbessern, wird die zu vergebende Leistung in den Losen *Stadtverkehr Eckernförde*, *Stadtverkehr Rendsburg* und **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** vergeben. Von den Bietern können nur Angebote auf die einzelnen Lose abgegeben werden. Angebote für die Gesamtleistung sind folglich nicht zulässig. Zudem ist die Vergabe aller Einzellöse an einen Bieter im Sinne einer Loslimitierung ausgeschlossen. Der Zuschlag für zwei von drei Losen ist jedoch möglich.

Die wettbewerbsfördernden Vorgaben schaffen Anreize zur Teilnahme an der Vergabe und führen potenziell zu einer höheren Anzahl an Angeboten – und damit zu wirtschaftlicheren Ergebnissen. Dieser Anreizeffekt umfasst auch die potenzielle Angebotsabgabe kleiner und mittelständischer Unternehmen. So werden mittelständische Interessen berücksichtigt und die Erhaltung einer ausgewogenen Unternehmenslandschaft im ÖSPV-Markt gefördert.

3.4 Automatische Fahrgastzählsysteme

In allen eingesetzten Fahrzeugen sind durch die Bieter automatische Fahrgastzählsysteme in den Türen vorzusehen. Diese Sensoren befinden sich oben im Türrahmen, erfassen ein- und aussteigende Personen und ermöglichen dem Aufgabenträger somit zuverlässige Bewertungen der Auslastung in den Fahrzeugen. Damit die Datenqualität gewährleistet ist, wird das System durch einen Dienstleister zertifiziert.

3.5 Kalkulation

Die Bieter kalkulieren den Betrag, den sie für die Bereitstellung der geforderten Leistungen benötigen. Der Auftraggeber gleicht dem Bieter die Differenz zwischen den Fahrscheinerlösen und den kalkulierten Kosten aus. Da die Erlösverantwortung somit beim Kreis liegt, spricht man von einem „Bruttovertrag“. Die Vergabeunterlagen geben das Formblatt für die Erstellung der Kostenkalkulation durch die Bieter vor. Damit wird eine Vergleichbarkeit hergestellt und Fehler vermieden.

Eine Dynamisierung der Kosten anhand der Preisentwicklung für bestimmte Kostenbestandteile wird verkehrsvertraglich vorgegeben und bei der Abrechnung mit dem Auftragnehmer berücksichtigt. Zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen wird derzeit auf Landesebene die Anpassung der aktuellen Dynamisierungsregelungen für Personalkosten für neue Verkehrsverträge diskutiert. Unabhängig vom Stand der landesweiten Diskussion soll die Dynamisierung auf Basis einer angepassten Regelung vorgenommen werden, um damit den jüngsten Entwicklungen Rechnung zu tragen.

3.6 Anforderungen an die Fahrzeuge

Auf allen Linien werden Niederflurfahrzeuge eingesetzt, die einen barrierefreien Zustieg ermöglichen. Sie besitzen zwei Mehrzweckbereiche für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen und sind mit Monitoren ausgestattet, welche über die nächsten Haltestellen und Anschlüsse informieren. Die Fahrgäste profitieren von WLAN und USB-Ladebuchsen an jedem Sitzplatz. Das Innen- und Außendesign der Fahrzeuge wird sich am NAH.SH-Design orientieren, um dem landesweit einheitlichen Erscheinungsbild des ÖPNV zu entsprechen.

Gemäß des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes müssen 65% der Fahrzeuge „sauber“ sein und 32,5% sogar über einen emissionsfreien Antrieb verfügen. Emissionsfreie Fahrzeuge sind i.d.R. batterieelektrisch angetrieben, der gesetzlichen Anforderung kann allerdings bspw. auch mit einem Wasserstoffantrieb entsprochen werden. Gemäß den Erfahrungen aus anderen Vergabeverfahren verfügen die sauberen Fahrzeuge meistens über einen konventionellen Antrieb, werden allerdings bspw. mit hydrierten Pflanzenölen (HVO) betankt. Aufgrund von verlängerten Lieferzeiten bei elektrisch angetriebenen Bussen oder der für diese erforderlichen Infrastruktur, kann in den ersten Monaten der Vertragslaufzeit ggf. ein Einsatz von Ersatzfahrzeugen erforderlich werden.

Im Los **NAHSHUTTLE Rendsburg (remo)** werden Pkw und ein Fahrzeug eingesetzt, welches die Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen ermöglicht. Voraussichtlich ein Fahrzeug ist aufgrund der Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes ebenfalls mit alternativer Antriebstechnik vorzusehen.

4 Kosten

Im Ergebnis kann für die anstehenden Vergaben von einer Kostensteigerung gegenüber den heute vom Kreis zu leistenden Ausgleichsbeträgen gerechnet werden. Erwartbare Ursache sind die deutlich gestiegenen Anforderungen im Bereich der alternativen Antriebstechnik aufgrund des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes und die allgemeine und bei Personalkosten überproportionale Kostensteigerung in den vergangenen Jahren.

Insbesondere die gesetzliche Vorgabe zur Erfüllung der Quote an sauberen Fahrzeugen sticht hierbei als neue Anforderungen heraus, da die Kosten für die Erfüllung der Vorgabe allein durch den Kreis getragen werden müssen, da es für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgabe keine Kompensation Dritter gibt.

NAH.SH GmbH, 26.06.2025