



**Dezernent**

Andreas Wiedmann  
Telefon 07031-663 1355  
Telefax 07031-663 1962  
a.wiedmann@lrabb.de  
Zimmer A 432

24. November 2011

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit Linienbündelungskonzept**

**Anlagen:**

- Vergaben nach der VO (EG) 1370/2007 (Anlage 1)
- Direktvergaben nach der VO (EG) 1370/2007 (Anlage 2)

**I. Vorlage an den**

Umwelt- und Verkehrsausschuss zur Vorberatung	am 05.12.2011
Kreistag zur Beschlussfassung	am 19.12.2011

**II. Beschlussantrag**

1. Der Kreistag stimmt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit Linienbündelungskonzept zur Sicherung des vorhandenen Bedienungsangebotes im Landkreis Böblingen zu.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Stuttgart GmbH (VVS) und in Abstimmung mit den Kommunen, Finanzierungsregelungen zu entwickeln, welche die Aufgabenteilung des Landkreises als Aufgabenträger zur Sicherstellung und Finanzierung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im gesamten Landkreis (überörtliches Angebot) und einer darüber hinausgehenden und kommunal gewünschten Bedienung innerhalb einer Kommune (innerörtliches Angebot) berücksichtigt.

### III. Begründung

#### 1. Vorbemerkung:

Die erste Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2000 erfolgte mit Kreistagsbeschluss vom 20.07.2009 (s. KT-DS 76neu/2009). Das Linienbündelungskonzept wurde als Anhang A des Nahverkehrsplans (NVP) vom Kreistag beschlossen (KT-DS 177neu/2009 und 193neu1/2010).

#### 2. Rechtlicher Anlass für die Fortschreibung:

##### **Neuer Rechtsrahmen durch EU-Verordnung 1370/2007:**

Am 03.12.2009 ist die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007, VO (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates in Kraft getreten, und gilt seither unmittelbar in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

Die öffentliche Hand darf aufgrund dieser Verordnung (VO) Zuschüsse zu Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) grundsätzlich nur noch in einem transparenten, fairen und diskriminierungsfreien wettbewerblichen Verfahren vergeben. Ausnahmen bestehen lediglich für Leistungen unterhalb bestimmter Schwellenwerte.

Die Verwaltung prüft derzeit, welche rechtlich zulässigen Handlungsoptionen ihr hinsichtlich der möglichen wettbewerblichen Verfahren offen stehen. Dabei hat sie auch die Vorgaben des Kreistages, die Interessen der mittelständischen Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen und soweit rechtlich möglich angemessen zu berücksichtigen. In den Anlagen 1 und 2 sind die möglichen Vergabearten dargestellt.

Wettbewerbliche Vergaben durch den Aufgabenträger sind zukünftig in den Fällen erforderlich, in denen ein Verkehrsunternehmen (oder Zusammenschluss von Verkehrsunternehmen) das vom Landkreis als Aufgabenträger gewünschte Leistungsangebot im ÖPNV nicht ohne öffentliche Zuschüsse (eigenwirtschaftlich) erbringen kann (können).

Ein von den Verkehrsunternehmen grundsätzlich gewünschter Genehmigungswettbewerb (Wettbewerb um die Vergabe einer Liniengenehmigung (Linienbündel) bei der zuständigen Genehmigungsbehörde (im VVS-Gebiet das Regierungspräsidium Stuttgart) ist somit nur dann möglich, wenn dieser Verkehr eigenwirtschaftlich, d.h. ohne öffentliche Zuschüsse erbracht werden kann.

Sollte ein Verkehr nicht ohne Zuschüsse (eigenwirtschaftlich) erbracht werden können, besteht nach der EU-VO 1370/2007 die Möglichkeit, durch Erlass einer Allgemeinen

Vorschrift für die Anwendung des VVS-Tarifs allen Unternehmen nach einem einheitlichen Verfahren wettbewerbsfrei Ausgleichsleistungen zur Verfügung zu stellen.

Die dargestellten Vergaben von zukünftigen Verkehrsleistungen, Zuschüsse und Ausgleichsleistungen werden im Landkreis Böblingen in der Regel erst nach Erreichen der Harmonisierungszeitpunkte bei den Linienbündeln des Linienbündelungskonzeptes des Landkreises durchgeführt (spätestens aber ab 2019).

### **Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG):**

Die EU-VO 1370/2007 erfordert eine Anpassung des nationalen Rechtsrahmens. Die Bundesregierung arbeitet daher schon seit längerem an einer Novelle des deutschen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der Bundesrat hat am 23.09.2011 den Regierungsentwurf vom 03.08.2011 abgelehnt und einen Gegenentwurf formuliert. Welches Gewicht der Nahverkehrsplan (NVP) bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebots künftig haben wird, ist deshalb noch offen. Der Nahverkehrsplan wird als Rechtsinstrument aber grundsätzlich erhalten bleiben.

### **3. Grund für die Fortschreibung:**

Aufgrund des neuen Rechtsrahmens (EU-VO 1370/2007 und neues PBefG) bekommt der Nahverkehrsplan eine deutlich höhere Bedeutung.

Der Landkreis als Aufgabenträger hat zur Sicherstellung seines zukünftig gewollten Verkehrsangebots, dieses im Nahverkehrsplan (verbindlich für alle Verkehrsunternehmen) zu definieren.

Diese Definition soll Umfang und Qualität (auch Umweltqualität) des Verkehrsangebots (ausreichende Verkehrsbedienung), die Standards („Soll-Bestimmung“), die vom Verkehrsunternehmen (VU) zur Genehmigungsfähigkeit seines Genehmigungsantrags verbindlich zugesichert werden sollen (auch Sozialstandards), enthalten.

Das künftige PBefG wird – wie dies heute bereits der Fall ist – mit hoher Wahrscheinlichkeit den eigenwirtschaftlichen Verkehrsangeboten in den Liniengenehmigungsverfahren einen Vorrang einräumen wird. Das könnte zur Folge haben, dass Verkehrsunternehmen mit guten Erfolgsaussichten Genehmigungsanträge einreichen, die wenig ertragreiche Fahrplanfahrten nicht mehr enthalten. Die Folge wäre eine partielle Verschlechterung des Fahrplanangebots gegenüber der heutigen Situation.

Das Instrument Nahverkehrsplan stellt hier das einzige Instrument dar, mit dem die Aufgabenträger in Liniengenehmigungsverfahren intervenieren und ihre Zielsetzungen für das ÖPNV-Angebot in ihrem Zuständigkeitsbereich einfordern können (§ 11 ÖPNVG).

Stand bislang beim Nahverkehrsplan die Weiterentwicklung der Verkehrsangebote im Vordergrund, kommt nunmehr der Sicherung des vorhandenen Leistungsangebots erheblich größere Bedeutung zu. Dies hat Auswirkungen auf die NVP-Inhalte, vor allem

aber auch auf die Darstellung der Aussagen, die sich an die Verkehrsunternehmen richten. Hier ist der Nahverkehrsplan so anzupassen und zu detaillieren, dass der Wille des Aufgabenträgers unmissverständlich erkennbar wird.

#### **4. Inhaltlicher Anpassungsbedarf des NVP:**

Adressat eines Nahverkehrsplans sind demnach künftig primär die Verkehrsunternehmen und die Genehmigungsbehörde.

Für beide Seiten muss es möglich sein, Anträge für Linien- und Fahrplangenehmigungen auf ihre Übereinstimmung mit den Zielsetzungen eines Aufgabenträgers hin zu prüfen. Dies ist auf der Grundlage der heutigen Nahverkehrspläne nur bedingt möglich.

So erschwert die stark auf geographische Teilräume ausgelegte Gliederung des NVP das Auffinden konkreter Aussagen zu einzelnen Linienverkehren, insbesondere, wenn sie Teilräume überschreiten.

Hinzu kommt, dass mit dem Ansatz eines verkehrlichen Mindestbedienstungsstandards, der bisher aus Kostengründen der Angebotsanalyse hinterlegt war, das bestehende ÖPNV-Angebot, das diesen Standard häufig übersteigt, nicht gesichert werden kann. Hier sind die Anforderungen deutlich stärker an der bereits erreichten Angebotsgüte und -dichte auszurichten.

Mit dem Thema „Beförderungsqualität“ enthält der aktuelle NVP aber auch schon ein Element, das bei künftigen Vergabeverfahren von Bedeutung sein dürfte.

Mit Rücksicht auf die Handhabbarkeit von wettbewerblichen Vergabeverfahren und auf die unverzichtbare Zusammenfassung von Linien unterschiedlicher Ertragskraft hält der Landkreis an der Linienbündelung im Grundsatz fest. Dabei sind im Zuschnitt der Bündel aufgrund von großräumigen Netzanpassungen, wie dies derzeit beispielsweise im Zusammenhang mit der S60 erfolgt, punktuelle Veränderungen möglich und auch zu erwarten.

Unabhängig davon sieht der Landkreis Böblingen nach Erreichen der Harmonisierungszeitpunkte in der Regel Liniengenehmigungen für ein (Linien-)Bündel vor. Um die Beurteilung solcher Anträge zu erleichtern, sollten deshalb die Aussagen des NVP künftig auch nach Bündeln gegliedert werden.

Eine Herausforderung bei der NVP-Fortschreibung ist zweifellos darin zu sehen, die Aussagen im NVP so weit zu präzisieren, dass Genehmigungsanträge der Verkehrsunternehmen vom heutigen Verkehrsangebot nicht wesentlich abweichen sollten, gleichzeitig aber den Unternehmen noch Spielräume für Optimierungen und Weiterentwicklungen verbleiben. Der Landkreis geht davon aus, dass hier gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen Darstellungsmuster entwickelt werden können, die beide Seiten zufrieden stellen.

Der momentan gültige NVP ist auf den Zeithorizont 2014 angelegt. Nach § 11 ÖPNVG wäre er spätestens nach fünf Jahren zu überprüfen. Um rechtzeitig zukünftig erforderliche EU-rechtskonforme wettbewerbliche Verfahren einleiten zu können, muss das Verfahren zur Fortschreibung des NVP schon 2012 begonnen werden. Zudem hat das Linienbündel Nr. 9 derzeit einen Harmonisierungszeitpunkt zum 31.12.2014, und eine EU-weite Bekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 EU-VO/1370 ist ein Jahr vor Ablauf des Harmonisierungszeitpunkts vorgeschrieben.

## 5. Begleitende Arbeiten:

Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg sind die Stadt- und Landkreise Aufgabenträger für Linienverkehre auf der Basis des PBefG und damit auch zuständige Behörde im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007.

Vergabeverfahren auf der Basis dieser EU-Verordnung sind daher nach der gegenwärtigen Rechtslage vom Landkreis durchzuführen. Dies gilt insbesondere auch für solche Verfahren, wo wegen kommunaler Anforderungen ein erhöhter Zuschussbedarf für das Verkehrsangebot zu erwarten ist.

Kommunale Anforderungen können nach wie vor – und sollten auch – in den Nahverkehrsplan als Zielsetzung gegenüber den Verkehrsunternehmen aufgenommen und auch im Vergabeverfahren berücksichtigt werden. Aus der Zuständigkeit für das Verfahren ergibt sich aber kein Automatismus in Bezug auf die Bereitstellung von Zuschüssen für das gesamte im NVP definierte Verkehrsangebot.

Parallel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind deshalb in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Stuttgart GmbH (VVS) und in Abstimmung mit den Kommunen, Finanzierungsregelungen zu entwickeln, welche die Aufgabenteilung des Landkreises als Aufgabenträger zur Sicherstellung und Finanzierung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im gesamten Landkreis (überörtliches Angebot) und einer darüber hinausgehenden und kommunal gewünschten Bedienung innerhalb einer Kommune (innerörtliches Angebot) berücksichtigt.

Der Landkreis hat vor diesem Hintergrund den VVS beauftragt, Vorschläge zu unterbreiten, wie im Sinne einer **ausreichenden Verkehrsbedienung** nach § 5 ÖPNVG i.V.m. § 8 PBefG für eine Kommune ein Leistungsumfang definiert werden kann, für den der Landkreis in seiner Funktion als Aufgabenträger verantwortlich zeichnet. Darüber hinausgehende kommunale Anforderungen an das Verkehrsangebot wären dann von den Kommunen selbst zu finanzieren.

Für die Ableitung eines solchen Finanzierungsschlüssels kommen als Einflussgrößen z. B. Strukturdaten (Einwohner, Beschäftigte, Schulplätze, Siedlungsdichte, etc.), Angaben zur Netzstruktur (z. B. die Nähe von Verknüpfungspunkten und Ortszentrum) sowie die Inanspruchnahme des bestehenden Angebots in Betracht. Gleichzeitig ist auf eine angemessene Anrechnung von Fahrgeldeinnahmen auf alle Finanzierungsbeiträge zu achten. Erste Gespräche mit betroffenen Kommunen haben hierzu bereits stattgefunden (Böblingen/Sindelfingen, Leonberg, Herrenberg).

Die Finanzierungsregelung soll im Laufe des Jahres 2012 parallel zur NVP-Fortschreibung, außerhalb des NVP, entwickelt werden. Sie wird mit einem gesonderten Gremienbeschluss zu verabschieden sein.

#### 6. Vorgesehener Zeitplan:

- Anfang 2012: Beginn Fortschreibung durch VVS
- Frühjahr 2012: Information der Kommunen
- Frühjahr 2012: Gespräche mit den Verkehrsunternehmen
- Mitte 2012: Abstimmung mit Nachbar-Landkreisen
- Mitte 2012: Abstimmung mit AG NVP/LiBüKo
- Ende 2012: Einbringung NVP-Fortschreibung mit Linienbündelungskonzept in UVA/KT, inkl. Entwurf Finanzierungsregelung kommunales Angebot
- Ende 2012: Anhörung von Gemeinden, Verkehrsunternehmen und sonstigen betroffenen Institutionen
- Mitte 2013: Gremiumsbeschluss NVP-Fortschreibung mit Linienbündelungskonzept
- Mitte 2013: Gremiumsbeschluss Finanzierungsregelung LKr/Kommunen

#### 7. Gesamtkosten / Finanzierung:

Nach Angaben des VVS belaufen sich die Gesamtkosten für die NVP-Fortschreibung des Landkreises Böblingen auf ca. 35.000 €. Im Haushaltsplan 2012 sind für die NVP-Fortschreibung bei Sachkonto 44530030 „Zuschüsse ÖPNV-Maßnahmen“ Haushaltsmittel i. H. v. 20.000 € eingestellt.

#### 8. Fazit:

Die Verwaltung empfiehlt, gemeinsam mit dem VVS und unter Beteiligung der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und weiterer Betroffener die Fortschreibung des NVP (inkl. Linienbündelungskonzept) zu erarbeiten, eine kommunale (Mit-) Finanzierungsregelung zu entwickeln, und dem Kreistag (Ausschüsse) vorzulegen.



Roland Bernhard