BESCHLUSSVORLAGE

(Nr. 0300/2015/2)

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Kreistag	28.09.2015	öffentlich

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um die Linienbündel im Landkreis Trier-Saarburg – Beschluss zum Start des Beteiligungsverfahrens

BESCHLUSSVORSCHLAG:

Der Kreistag beschließt, den lokalen Nahverkehrsplan um die in Anlage 1 beigefügten Linienbündel zu ergänzen.

Der Kreistag beschließt daher auf Grundlage der in Anlage 1 beigefügten Linienbündel mit den zugehörigen Erläuterungen zur Ergänzung des Nahverkehrsplanes, ein Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) Nahverkehrsgesetz durchzuführen.

Der Kreistag beschließt, die Geschäftsstelle des ZV VRT mit der Durchführung des gemeinsamen Beteiligungsverfahrens nach § 8 (3) Nahverkehrsgesetzes zu beauftragen. Das Beteiligungsverfahren erfolgt in Abstimmung mit dem ZV-VRT im Rahmen der Ergänzung/Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans.

Sachdarstellung:

Einleitung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Norden von Rheinland-Pfalz bekommt seit einigen Jahren die Auswirkungen des demographischen Wandels deutlich zu spüren. Das bedeutet, dass die Anzahl der Schüler, der größten Kundengruppe im ÖPNV des ländlichen Raumes, bereits stark zurückgegangen ist und weiter sinken wird. Bis 2025 werden die

Schülerzahlen im Gebiet des VRT im Vergleich zu 2010 je nach Region zwischen 10 % und 40 % zurückgehen. Mit den sinkenden Schülerzahlen sinken auch die Einnahmen im ÖPNV. Aus diesem Grund haben die beiden Verbände Verkehrsverbund Region Trier (VRT) und Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM), der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord sowie das Land Rheinland-Pfalz im Jahr 2012 das gemeinsame Projekt "ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord" ,an dem sich auch der Landkreis Trier-Saarburg beteiligt, in Auftrag gegeben. Das bereits beschlossene und in der Umsetzung befindliche Projekt „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“(RPT 2015) bildet eine Grundlage für das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord.

Ziel des ÖPNV-Konzeptes ist vor allem, die Schaffung eines wirtschaftlich tragfähigen ÖPNV-Angebotes, das ebenfalls die Pflichtaufgabe Schülerverkehr kosteneffizient erfüllt. Ein wichtiges Instrument zur Kostenoptimierung im ÖPNV ist die Zusammenfassung von Linien, die gemeinsam besonders effizient produziert werden können, zu Linienbündeln. Daneben ist das Ziel des ÖPNV-Konzepts RLP Nord regionale Buslinien zu schaffen und damit einen guten ÖPNV auch abseits der Schiene anbieten zu können.

Für den Landkreis Trier-Saarburg liegt nun aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord ein Linienbündelungskonzepte vor. (Anlage 1 + Karte)

Linienbündelung

Die Bündelung von Linien erfolgt zu dem Zweck, eine dauerhafte, kostengünstige Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien zu sichern. Hinsichtlich zukünftiger Genehmigungs- und/oder Ausschreibungswettbewerbe definieren Linienbündel zugleich sinnvolle Lose (vgl. § 97 (3) GWB).

Im Vorlauf zu Genehmigungs-/Ausschreibungswettbewerben schützt die Bündelung von Linien vor "Rosinenpickerei", bei der sich Verkehrsunternehmen die Konzessionen für rentable Linien sichern, indem sie Angebote abgeben, diese kommerziell - also eigenwirtschaftlich - betreiben, während die verbleibenden, weniger/nicht rentablen Verkehre allein der öffentlichen Hand überlassen werden.

Die Festlegung von Linienbündeln wird dementsprechend notwendig, um zu vermeiden, dass künftig bei der Neukonzessionierung bzw. Verlängerung von Genehmigungen nur noch verkehrsstarke Linien Berücksichtigung finden.

Eine Festlegung hinsichtlich des zu erbringenden Leistungsangebots (Takt, Bedienungszeiten, Fahrzeugstandard) beinhaltet ein Linienbündel aber nicht. Durch eine entsprechende Beschlussfassung ergibt sich daher auch keine Verpflichtung des jeweiligen Aufgabenträger für ein bestimmtes Bedienkonzept

Die bisherige Praxis der linienbezogenen Genehmigung von Verkehrsleistungen mit Omnibussen wird sich somit in den nächsten Jahren zur Genehmigung sowie Ausschreibung bzw. Auferlegung von Teilnetzen (Linienbündeln) entwickeln

Um den sich ändernden Rahmenbedingungen des ÖPNV-Marktes wirksam begegnen zu können, soll der lokale Nahverkehrsplan des Landkreises Trier-Saarburg in Ergänzung des regionale Nahverkehrsplans des ZV VRT, um die als Anlage 1 beigefügte Linienbündelung für den Landkreis Trier-Saarburg ergänzt werden. Dabei fallen die kursiv gedruckten Linien in die Zuständigkeit des Landkreises Trier-Saarburg als lokalem Aufgabenträger, während die übrigen Linien in die Zuständigkeit des ZV VRT fallen.

Sobald die Planungen für die übrigen Mitglieder im ZV VRT entsprechend fortgeschritten sind sollen auch diese Linienbündelung im regionalen Nahverkehrsplan des ZV VRT und den lokalen Nahverkehrsplänen ergänzt werden.

Die vorgesehenen Ergänzungen dienen dem Ziel eine wirtschaftliche und damit zukunftsfähige Lösung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Schülerverkehr in der Region Trier zu schaffen. Die Linienbündelung legt jedoch nicht das zu erbringende Leistungsvolumen fest; dies erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt, wenn nach Vorlage von Wirtschaftlichkeitsberechnungen über die Umsetzung des ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord entschieden wird.

Rechtslage

Die Linienbündelung auf der Grundlage des derzeit gültigen Rechtsrahmens im deutschen ÖPNV setzt bei der Erteilung von Liniengenehmigungen (Konzessionen) an ein Verkehrsunternehmen durch die zuständige Genehmigungsbehörde (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz) an. In der Vergangenheit war es übliche Praxis, dass die Genehmigung sich nur auf eine einzelne Linie bezog und auf der Grundlage des § 13 Abs.3 PBefG im Regelfall dem Unternehmen wiedererteilt wurde, das bereits den Verkehr durchgeführt hatte. (Altbetreiber).

Das PBefG erwähnt jedoch in § 9 Abs.2 explizit die Möglichkeit der gebündelten Erteilung von Genehmigungen unter Hinweis auf die Zielsetzungen des § 8 PBefG „Förderung der

Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen“. Dieser beschreibt u.a. den Auftrag zur Integration der Verkehrsangebote im Rahmen der Aufstellung eines Nahverkehrsplans durch den Aufgabenträger. Zusätzlich weist § 13 PBefG „Voraussetzung der Genehmigung“ in Absatz 2a auf das Versagen der Genehmigung hin, wenn der beantragte Verkehr nicht mit einem gültigen Nahverkehrsplan in Einklang steht. Weiterhin wird den Genehmigungsbehörden das Recht eingeräumt, Unternehmen die Herausnahme ertragreicher Linien oder Teilnetze aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel zu versagen (§ 13 Abs.2 Nr. 3 d PBefG).

Kreise und kreisfreie Städte können somit als planungspflichtige Aufgabenträger durch das Instrument der Linienbündelung Einfluss auf die Genehmigungspraxis nehmen. Ein Linienbündelungskonzept eröffnet dem Aufgabenträger einen zusätzlichen Gestaltungsspielraum, sofern es bestimmten rechtlichen Anforderungen genügt.

Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Linienbündelungskonzepte gehen einher mit einer Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten. Hierbei ist zu beachten, dass bereits erteilte Genehmigungen im Allgemeinen Bestand haben, dh. die Harmonisierung der Konzessionslaufzeit eines Linienbündels wird durch die längste Laufzeit einer Genehmigung bestimmt; die Genehmigungen der vorher auslaufenden Linien des Bündels sind auf diesen Zeitpunkt zu befristen.

Im Landkreis Trier-Saarburg ist der Zeitpunkt der längst laufenden Konzession für die Bündel „Römische Weinstraße“ und „Trierer Land“ der 31.08.2019, für das Bündel Saargau der 31.12.2020 und für das Bündel Ruwertal-Hochwald der 31.08.2021.

Die mit der Linienbündelung verbundene Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten bietet damit die Möglichkeit ab den oben genannten Zeitpunkten auch mit der Umsetzung des ÖPNV-Konzepts Nord zu beginnen, das auch im straßengebundenen ÖPNV ein stärkeres Engagement des ZV SPNV-Nord vorsieht.

Ohne Linienbündelungskonzept würde der LBM als zuständige Genehmigungsbehörde entsprechend der bisherigen Genehmigungspraxis die in den kommenden Monaten zu erwartenden Verlängerungsanträge der Verkehrsunternehmen auf verschiedenen wichtigen Linien (333 Trier - Bernkastel; 222 Butzweiler - Trier) positiv für 10 Jahre bescheiden. Es steht dabei zu erwarten, dass die Verkehrsunternehmen bei der Verlängerung von Einzelkonzessionen wichtiger Linien die maximale Laufzeitverlängerung von 10 Jahren beantragen werden. Eine Umsetzung des ÖPNV-Konzepts und der darin angedachten Angebotsverbesserungen wäre damit erst ab einem deutlich späteren Zeitpunkt möglich. Für

den Bereich der Linienbündel „Römische Weinstraße“ und „Trierer Land“ zum Beispiel erst im Jahr 2026

Verfahren

Das Linienbündelungskonzept wird Gegenstand der Sitzung des ÖPNV-Ausschusses am 17.09.2015 und des Kreisausschusses am 14.09.2015. Beide Gremien haben der Linienbündelung zugestimmt. Die Verbandsversammlung des ZV VRT hat sich am 23.09.2015 mit der Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans befasst.

Anlagen:

Anlage 1 - Linienbündel