

Sitzungsvorlage

SV-7-0071

Abteilung / Aktenzeichen

136.3-Öffentlicher Personennahverkehr

Datum

10.11.2004

Status

öffentlich

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für öffentliche Sicherheit, Gesundheit und Verkehr	30.11.2004
Kreisausschuss	01.12.2004
Kreistag	15.12.2004

Betreff **Linienbündelungskonzept für den ÖPNV im Kreis Coesfeld;
hier: Festlegung einer Vorzugsvariante zur Linienbündelung**

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Variante „mittlere/große Teilnetze“ ein Linienbündelungskonzept für den ÖPNV im Kreis Coesfeld zu erarbeiten und den Gremien des Kreistages zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.

Begründung:

I. bis V.

Der Ausschuss für öffentliche Sicherheit, Gesundheit und Verkehr hat im Rahmen der Nahverkehrsplanung beschlossen, sich auf den Ausschreibungswettbewerb vorbereiten zu wollen. Um zu verhindern, dass Verkehrsunternehmen in Vorbereitung auf den Wettbewerb verlustbringende Kurse oder gar ganze Linien mittelfristig aufgeben und nur noch gewinnbringenden Schülerverkehr anbieten, sollen die Einzellinien in ausschreibungsrelevanten Netzen gebündelt werden. Die Bildung von Linienbündeln (Teilnetze) stellt ein probates, gesetzlich zulässiges Mittel dar, um eine Integration der Nahverkehrsbedienungs gem. § 8 Abs. 3 PBefG auch dauerhaft zu gewährleisten.

Zur Vorbereitung auf die Linienbündelung verfolgt die Verwaltung in Abstimmung mit der Bezirksregierung seit 3 Jahren eine Harmonisierung der zeitlichen Dauer von Linienkonzessionen. Erst eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten ermöglicht die Erteilung einer gebündelten Genehmigung. Ein Konzept zur Linienbündelung dient der Bezirksregierung als Grundlage für deren Entscheidungen im Genehmigungsrecht gemäß PBefG und ÖPNVG NRW.

Dem Ausschuss für öffentliche Sicherheit, Gesundheit und Verkehr wurde in seiner Sitzung am 17.06.2004 von der mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beauftragten Planungsgruppe Nord (PGN) die Zielsetzung, die rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen sowie die Methodik der Linienbündelung (Kapitel 2, Teilbaustein II des Nahverkehrsplans) bereits vorgestellt.

In der Sitzung wurde auch mitgeteilt, dass das zu erarbeitende Linienbündelungskonzept nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans gem. § 8 ÖPNVG NRW, sondern nach der am 17.06.2004 vorgestellten Zeitplanung für das weitere Erarbeitungs- und Aufstellungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans ein gesonderter Kreistagsbeschluss zum Linienbündelungskonzept herbeigeführt werden soll.

Der aktuelle Bearbeitungsstand zum Linienbündelungskonzept stellt sich wie folgt dar:

Auf der Grundlage der bereits in der Sitzung am 17.06.2004 vorgestellten Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln hat die PGN für den Kreis Coesfeld - und auch für die übrigen Münsterlandkreise - drei Arbeitsvarianten (kleine Teilnetze, kleine/mittlere Teilnetze, mittlere/große Teilnetze) und - ausschließlich zu Vergleichszwecken - zwei so genannte Extremvarianten (Einzellinien, Gesamtnetz Kreis Coesfeld) entwickelt.

Mit Hilfe des Programmsystems VISUM/LLE wurden für sämtliche Varianten linienbündelweise Fahrzeugumläufe gebildet und die jeweiligen wirtschaftlichen Kennwerte (u.a. Fahrzeugbedarf, durchschnittliche Fahrleistung je Fahrzeug, Fahrplanwirkungsgrad) ermittelt.

Die Netzzuschnitte sowie die wirtschaftlichen Kennwerte der Bündelungsvarianten können den als Anlage beigefügten Unterlagen entnommen werden und sollen in der Sitzung am 30.11.2004 - u.a. anhand entsprechenden Kartenmaterials - näher erläutert werden.

Für das weitere Vorgehen, d.h. für die Erarbeitung des Linienbündelungskonzeptes für den Kreis Coesfeld, ergibt sich nun die Notwendigkeit, eine Entscheidung über eine der bisher untersuchten Arbeitsvarianten (kleine Teilnetze, kleine/mittlere Teilnetze, mittlere/große Teilnetze) zu treffen, um auf der Grundlage dieser „Vorzugsvariante“ die weiteren Arbeitsschritte

vornehmen zu können (Feinjustierungen durch die Zuordnung einzelner Linien, weitere ökonomische Vergleiche etc.).

Die Empfehlung des Gutachters (PGN) ist, die Arbeitsvariante „mittlere/große Teilnetze“ mit insgesamt drei Linienbündeln als Vorzugsvariante festzulegen, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Wirtschaftlichkeit:

In der Variante „mittlere/große Teilnetze“ erfüllen sämtliche Teilnetze den für effiziente Wagenumläufe empfohlenen Mindestumfang des Fuhrparks (20 Fahrzeuge); die Zielgröße einer durchschnittlichen Fahrleistung von über 45.000 km pro Fahrzeug und Jahr - ein weiteres Kriterium für eine wirtschaftliche Betriebsweise - wird nur in dieser Arbeitsvariante erfüllt. Aufgrund des geringen Fahrzeugbedarfs und des hohen Fahrplanwirkungsgrades in der Variante „mittlere/große Teilnetze“ ist daher im Vergleich zu den übrigen Arbeitsvarianten mit den geringsten Kosten für die Bereitstellung des ÖPNV-Angebotes zu rechnen.

2. Verwaltungsaufwand beim Aufgabenträger:

Sollten die Linienbündel sukzessive im Wettbewerb vergeben werden, ist für jedes Linienbündel auf der Seite des Aufgabenträgers (Bestellers) mit einem nicht unerheblichen Verwaltungsaufwand für die Ausschreibungs-/Vergabeverfahren zu rechnen.

Insgesamt dürfte der Verwaltungs- und Koordinationsaufwand (Vertragscontrolling/ Management der Linienbündelung, Abstimmungsbedarf zur Koordinierung des ÖPNV-Angebotes, Qualitätskontrolle etc.) in der Variante „mittlere/große Teilnetze“ mit drei Linienbündeln am geringsten und somit als relativ überschaubar einzustufen sein. Die Wahl dieser Variante entspricht damit auch dem Kreistagsbeschluss vom 18.02.2004, die Verwaltungsstrukturen auf Seiten der Aufgabenträger möglichst schlank zu halten.

In Vorbereitung auf den Wettbewerb ist es dem Kreis Coesfeld ein wichtiges Anliegen, auch den im Kreis ansässigen Verkehrsunternehmen Möglichkeiten in einem Wettbewerbsmarkt einzuräumen. Die im Kreisgebiet ansässigen Unternehmen sind heute nahezu ausschließlich als Auftragsunternehmer für die Regionalverkehr Münsterland GmbH und für die Westfalen Bus GmbH tätig. Aufgrund Ihrer Größenordnung (hier: Anzahl der zur Zeit vorgehaltenen Fahrzeuge) dürfte eine eigenständige Marktteilnahme kleinerer und mittlerer Unternehmen allenfalls durch die Ausschreibung sehr kleiner Linienbündel ermöglicht werden; diese sind jedoch mit den Nachteilen und Risiken einer uneffizienten Betriebsgestaltung, eines höheren Zuschussbedarfs durch den Aufgabenträger sowie eines erheblichen Verwaltungs- und Koordinationsaufwands verbunden.

Abgesehen von der Möglichkeit „strategische Allianzen“ (Bietergemeinschaften etc.) bilden zu können, soll den im Kreis Coesfeld ansässigen Verkehrsunternehmen auch künftig eine Betätigung als Subunternehmen ermöglicht werden. Die Frage, ob es zulässig ist, so genannte Subunternehmerquoten in Ausschreibungen festzulegen, wird zur Zeit von den Münsterlandkreisen juristisch geklärt.

Anlagen:

1. Linienzuordnung nach Bündelungsvarianten Kreis Coesfeld
2. Vergleich Bündelungsvarianten