

Datum: 04.07.2016

Tagesordnungspunkt:	Vorlage Nr. VWA X/59
Thema: Entwurf Nahverkehrsplan	
<u>Verfasser:</u> Dezernat: 1 Abteilung: 13 Name: Michael Stierle / Andreas Krewer	 Helmut Riegger Landrat
Vorberatung am: VWA - 04.07.2016	Entscheidung am: VWA - 18.07.2016

- Anlage:
- 1) Tabellarische Aufstellung der Vorberatungen
 - 2) Tabellarische Aufstellung der Stellungnahmen aus der Anhörung
 - 3) Überblick der inhaltlichen Änderungen
 - 4) Nahverkehrsplan 2016 – Stand (22.06.2016)

Antrag:

Der Verwaltungs- und Wirtschaftsausschuss empfiehlt dem Kreistag den Nahverkehrsplan 2016 zu verabschieden und die Verwaltung mit der Umsetzung zu beauftragen.

Begründung zur Vorlage VWA X/59

Die Verwaltung wurde vom VWA in der Sitzung vom 07.03.2016 (Vorlage VWA X/45 ö) damit beauftragt, den Entwurf des Nahverkehrsplans zur Anhörung offen zu legen. Die Anhörung ist abgeschlossen und eingegangene Stellungnahmen wurden bei der Erstellung des Nahverkehrsplans als Anregungen bei der weiteren Arbeit berücksichtigt. Der Nahverkehrsplan 2016 kann somit dem Kreistag zur Verabschiedung vorgelegt werden.

1) Hintergrund:

Aufgrund der Entwicklungen des ÖPNV in den vergangenen Jahren musste ein neues ÖPNV-Konzept für den Landkreis Calw entwickelt werden. Die Verwaltung war mit der Entwicklung eines neuen ÖPNV-Konzeptes beauftragt worden und berichtete mehrmals über den Sachstand (Anlage 1).

Nach Abschluss der vorangegangenen Erhebungen im Jahr 2013 wurden im Jahr 2014 und 2015 die Auswertungen und Implementierung in den Entwurf des neuen Nahverkehrsplans vorgenommen. Durch personelle Veränderungen auf der Stelle des Nahverkehrsplaners verzögerte sich die Bearbeitung.

In enger Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Mobilitätskonzept wurde daraufhin ein neues ÖPNV-Konzept erarbeitet, welches mit Hilfe von neuen innovativen Verkehrsformen den Bedürfnissen nach Mobilität im ländlichen Raum gerecht wird.

Der neue Nahverkehrsplan des Landkreises Calw soll dazu dienen, die aktuellen Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Landkreises Calw aufzunehmen und eine strategische Weiterentwicklung der Mobilität und des ÖPNV festzuschreiben. Bei der Vergabe von Verkehrsleistungen, welche im ÖPNV erbracht werden sollen, ist der Nahverkehrsplan von der genehmigenden Behörde zu berücksichtigen. Im ihm spiegelt sich der politische Wille wieder, nach dessen Leitgedanken Nahverkehr in den nächsten Jahren geplant und gestaltet werden soll.

2) Sachstand

In der letzten Sitzung des Verwaltungs- und Wirtschaftsausschusses am 07.03.2016 wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans zur Anhörung freigegeben. Die daraufhin eingegangenen Stellungnahmen (Anlage 2) wurden in zwei Sitzungen der AG Mobilitätskonzept beraten und teilweise in den Nahverkehrsplan mit aufgenommen (Anlage 3). Redaktionelle Änderungen werden in dieser Vorlage nicht explizit ausgewiesen. Als Ergebnis kann der neue Nahverkehrsplan 2016 (Anlage 4) vorgelegt werden.

3) Leitgedanken

Bei der Erstellung des neuen Nahverkehrsplans wurden zunächst wesentliche Ziele formuliert, welche als übergeordnete Leitgedanken das neue Konzept für den ÖPNV im Landkreis Calw bestimmen.

- Der Schülerverkehr muss zu festen Fahrtzeiten gewährleistet sein.

- Grundsätzlich wird die Forderung nach einem flächendeckenden Stundentakt in das neue Konzept aufgenommen. Um dies zu gewährleisten werden zwei Maßnahmen ergriffen:
 - Jeder Gemeindehauptort wird an das ÖPNV-Netz mit einem festen Stundentakt erschlossen.
 - Darüber hinaus soll ein Bedarfsverkehr die stündliche Verfügbarkeit eines ÖPNV-Angebotes in allen Ortsteilen über 50 Einwohnern gewährleisten.
- Um den ÖPNV so effizient wie möglich zu gestalten, werden ÖPNV Verkehrssysteme (oder Bündel) gebildet, welche aus Linien- und Bedarfsverkehren als Zubringer zu festem Linienverkehr bestehen.
- Die Verkehrsleistung dieser Systeme wird in einem Wettbewerbsverfahren so zeitnah wie rechtlich möglich ausgeschrieben. Ausgeschrieben werden kombinierte Leistungen aus Linien- und Bedarfsverkehr, um für den Landkreis wirtschaftlichere Ergebnisse zu erreichen. Bei einer Trennung besteht die Möglichkeit, dass Linienverkehre eigenwirtschaftlich erbracht und Bedarfsverkehre hoch bezuschusst werden.

4) Ergebnis der Anhörung

a) Redaktionelle Änderungen

Aufgrund der zahlreichen Änderungen im ÖPNV des Landkreises in den vergangenen Jahren, hat sich eine Unschärfe bei der Bestandsdarstellung des ÖPNV im Nahverkehrsplan ergeben. Diesbezügliche Hinweise in den Stellungnahmen wurden aufgenommen und in den Nahverkehrsplan eingearbeitet. Redaktionelle Änderungen sind in Anlage 2 zur Wahrung der Übersichtlichkeit nicht aufgeführt.

b) Inhaltliche Änderungen

Insbesondere die Rahmenvorgaben und das Achsennetz wurden in der Anhörung diskutiert und dazu Stellung bezogen. Landkreisweit wird die flächendeckende Realisierung eines ÖPNV-Angebotes im Stundentakt begrüßt.

Die Anordnung der Achsen in Leistungskategorie 2 wurde aufgrund von Stellungnahmen teilweise angepasst, um der Lebenswirklichkeit der Menschen im Landkreis Calw gerecht zu werden.

Ebenfalls wurden aufgrund einiger Stellungnahmen die Rahmenvorgaben des Schülerverkehrs angepasst.

Die detaillierte Aufstellung der Änderungen ist in Anlage 3 dargestellt.

c) Rechtliche Würdigung des Verfahrens

Von einem Verkehrsunternehmen und dem Verband Baden-Württembergischer Busunternehmer wurde bemängelt, dass eine „frühzeitige Beteiligung“ nach § 8 PBefG der ortsansässigen Verkehrsunternehmen bei der Erstellung des Nahverkehrsplans ausgeblieben sei. Die Verwaltung kann diesen Vorwurf nicht nachvollziehen. Bereits am 05.02.2016 wurde nach der Information im VWA am 01.02.2016 allen ortsansässigen Unternehmen ein Arbeitsentwurf des Nahverkehrsplans zur Verfügung gestellt. In der verbliebenen Zeit bis zur Anhörung gab es keine Einwände weder inhaltlicher noch verfahrenstechnischer Art.

Die Geschäftsführung der VGC wurde im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Jour-Fixe über die Entwicklung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans informiert, selbst wenn zu diesem Zeitpunkt noch keine inhaltlich konkreten Vorgaben vorgelegen haben. Diese lagen mit Abschluss der Vorarbeiten durch die AG Mobilitätskonzept und die Vorstellung des Entwurfs im VWA am 01.02.2016 erstmals vollständig vor und wurden, wie dargestellt, sofort an alle im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Die Verpflichtung zur frühzeitigen Beteiligung ist damit aus Sicht der Verwaltung erfüllt.

5) Achsennetz

Zur Umsetzung der o.g. Leitgedanken wurde ein neues Achsennetz entwickelt. Darin werden neben dem Schienenverkehr Leistungsachsen für den ÖPNV definiert und deren Verortung und Ausdehnung festgelegt (Anlage 4, Nahverkehrsplan 2016, Karte 3.1). Die Bedienungshäufigkeit variiert auf den Achsen je nach Wochentag und Tageszeit (Anlage 4, Nahverkehrsplan 2016, Seite 34) wie folgt:

	Kernverkehrszeiten	Schwachverkehrszeiten
Bedarfsverkehre	stündliches Angebot als Bedarfsverkehr soweit kein Linienbusangebot vorhanden	stündliches Angebot als Bedarfsverkehr
Schulverkehrsnetz	Angebot als Linienbus insbesondere im Schülerverkehr	siehe Bedarfsverkehre
Basisachse	Buslinie mit festen Fahrten wegen kreisbedeutsamer Verbindungsfunktion; zusammen mit Bedarfsverkehr Stundentakt	siehe Bedarfsverkehre
Leistungsachse 2	Bus einmal pro Stunde	einzelne Fahrten; abends: zwei Fahrtenpaare; Sa/So tagsüber alle zwei Stunden, darüber hinaus flexibles Bedienungsangebot möglich.
Leistungsachse 1	Bus zweimal pro Stunde	Bus einmal pro Stunde

6) Schülerverkehr

Bisher wurde der Schülerverkehr von Verkehrsunternehmen überwiegend eigenwirtschaftlich erbracht. Vor dem Hintergrund prognostizierter sinkender Schülerzahlen kann ein eigenwirtschaftlicher Betrieb in Zukunft nicht mehr von den Unternehmen erwartet werden.

Im Nahverkehrsplan soll die Anbindung der Schulen geregelt werden, da der Landkreis Calw als Aufgabenträger des ÖPNV sich in der Pflicht sieht, auch den Schulverkehr in einem gewissen Umfang zu gewährleisten.

Um den unterschiedlichen pädagogischen Konzepten der Schulen gerecht zu werden, wird vom Landkreis Calw je Schulstandort eine feste Anzahl an Fahrten zugesichert. Zu welcher Tageszeit und in welcher Funktion diese Fahrten eingerichtet werden, wird individuell mit den jeweiligen Beteiligten im Rahmen der Vergabeverfahren abgestimmt.

Standorte von Grundschulen:	20 Fahrten pro Woche
Standorte von weiterführenden Schulen:	7 Fahrten pro Tag

7) Bürgerautos / Bürgermobile

Bürgermobile und Bürgerbusse, welche von kommunaler Seite betrieben werden, bedürfen eines Nachweises der Genehmigungsfreiheit nach § 1 Abs. 2 PBefG.

Eine klare Regelung über den Einsatz und die Zielgruppe dieser Verkehre wird nicht im NVP 2016 festgeschrieben.

Die Verfügbarkeit der Verkehrsleistung für eine kreisweite Dispositionszentrale wird den Kommunen freigestellt, wird jedoch von Seiten des Kreises gewünscht.

8) Finanzielle Auswirkung

a) Grundsätzliche rechtliche Rahmenbedingungen

Mit der EU-Verordnung EU-1370 hat das Europäische Parlament festgelegt, dass die Vergabe einer Verkehrsleistung durch den Aufgabenträger vorab europaweit bekanntgegeben werden muss. Eigenwirtschaftlichen Anträgen ist dabei Vorrang zu gewähren, bevor ein wettbewerbliches Verfahren gestartet wird. Nur unter engen Auflagen ist eine Direktvergabe an ein Verkehrsunternehmen möglich.

b) Monetäre Bewertung

Unter diesen Voraussetzungen muss sich der Landkreis Calw unter Berücksichtigung der in den Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplanes formulierten Ziele, auf eine zusätzliche finanzielle Belastung in den nächsten Jahren einstellen. Eine konkrete Kostenabschätzung ist unter Berücksichtigung entstehender Synergieeffekte nicht möglich.

Auf Grundlage der der Verwaltung bekannten aktuellen Verkehrsleistungen kann der Mehraufwand für die in den Rahmenvorgaben genannten Ziele, insbesondere die des flächendeckenden Studentaktes, geschätzt werden.

Kilometerkalkulation der Verkehrsmehrleistung p.a.

Position	Menge
Mehrkilometer im Linienverkehr zur Anbindung jedes Gemeindehauptortes an einen Stundentakt	510.000
Mehrkilometer im Bedarfsverkehr für flächendeckenden Stundentakt	250.000 *

Erfahrungswerte des Landkreises*

Die erwarteten Mehrkilometer errechnen sich aus der momentanen Unterdeckung des Busbetriebes resultierend aus den Soll-Werten der Leistungsachsen 1 und 2.

c) Beteiligung der Kommunen

Die zugesicherte stündliche Verfügbarkeit des ÖPNV gilt auch innerhalb der Gemeinden.

Eine begriffliche Abgrenzung des Stadtverkehrs zum Zwecke einer finanziellen Abgrenzung erübrigt sich dementsprechend.

Eine darüber hinaus gewünschte Verdichtung des Taktes oder die Einrichtung fester Fahrten statt Bedarfsfahrten ist von den Gemeinden zu finanzieren (Anlage 4, vgl. Nahverkehrsplan 2016, Seite 45).

9) Weiteres Vorgehen

Das vorgesehene Mobilitätskonzept wird nach Verabschiedung des Nahverkehrsplan, sukzessive im Rahmen der Vergaben auslaufender Linienkonzessionen umgesetzt. Die Verwaltung wird die entsprechenden Vergabeunterlagen zur Umsetzung in enger Abstimmung mit der AG Mobilitätskonzept erarbeiten.

Dabei werden die betroffenen Gemeinden und Schulen miteingebunden, um ein ÖPNV-Angebot auf die Bedürfnisse Vorort abzustimmen und eventuelle „Mehrbestellungen“ durch die Kommunen zu berücksichtigen. Die Gremien werden vor Einleitung der Verfahren nochmals beteiligt.