

Sitzungsvorlage Nr. 0270/2010

Kreisausschuss	02.12.2010	TOP: 10	öffentlich
Kreistag	09.12.2010	TOP: 9	öffentlich

Zuständige Facheinheit: 36 - Fachbereich Verkehr	Berichterstatter/-in: Ltd. Kreisrechtsdirektor Dr. Hermann Paßlick
--	--

Beratungsgegenstand:

Nahverkehrsplanung; hier: Linienbündelung

Beschlussvorschlag:

Die angepasste Linienbündelung mit der entsprechenden „Wettbewerbstreppe“ wird als Teil des Zweiten Nahverkehrsplanes Kreis Borken beschlossen.

Rechtsgrundlage:

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein Westfalen (ÖPNVG NRW)

Sachdarstellung:

Im Zweiten Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Borken wurde eine Linienbündelung für den Kreis Borken als Teil des NVP bereits beschlossen. Diese umfasste die Linienverkehre aller Konzessionäre im Kreis Borken.

Durch die Linienbündelung ergibt sich die Möglichkeit, eine Genehmigung für mehrere Linien zusammenfassend zu erteilen. Damit sollen verbundene Verkehre auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt und eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre ermöglicht werden, die einen Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken erlauben. Insbesondere soll damit verhindert werden, dass wirtschaftlich ertragsstarke Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Bündels herausgebrochen werden („Rosinenpickerei“). Im Ergebnis soll ein den örtlichen Gegebenheiten angemessenes ÖPNV-Angebot zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit gewährleistet werden.

Durch die angestrebte Direktvergabe von Verkehrsleistungen an die Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) wird es notwendig, die Linien der RVM aus den bisherigen Linienbündeln herauszunehmen und die Bündel der übrigen Linien anzupassen.

Das Bündel Borken 1 beinhaltet alle Linien der RVM. Aus den übrigen Linien werden insgesamt 10 Bündel (BOR 2 bis BOR 11) für das Kreisgebiet gebildet. Für die aktualisierten Linienbündel werden neue Harmonisierungszeitpunkte festgelegt, die sich an den längstlaufenden Konzessionszeiten im Bündel orientieren. Jeweils bei Erreichen des Harmonisierungszeitpunktes wird das Bündel dann als Ganzes im wettbewerblichen Verfahren vergeben. Die Linienbündel sind von der Größe her so angelegt, dass auch kleine und mittlere Verkehrsunternehmen die Chance haben, sich an den Ausschreibungen zu beteiligen.

Die NachtBus-Linie N20 ist nicht Teil der Linienbündelung und wird aufgrund seiner Besonderheit einzeln vergeben.

Als Anlage 1 ist eine Kartendarstellung der Bündel und als Anlage 2 eine Tabelle der Wettbewerbstreppe und der Bündelungszeitpunkte beigelegt.

Bis zum Erreichen der jeweiligen Harmonisierungszeitpunkte der einzelnen Bündel laufen bereits einzelne Konzessionen aus (siehe Tabelle Anlage 3). Für diese Linien sind übergangsweise noch einzeln Vergaben durchzuführen. Die neue Konzessionierung erfolgt bis zum jeweiligen Harmonisierungszeitpunkt des Bündels.

Zur rechtlichen Absicherung empfiehlt die Bezirksregierung vor Einleitung des Vergabeverfahrens eine Veröffentlichung aller auslaufenden Linienkonzessionen mit dem Aufruf zum Genehmigungswettbewerb.

Dieser kann folgendes Ergebnis bringen:

- Bei kommerziellen (=“eigenwirtschaftlichen“) Anträgen, ohne Zuzahlung des Kreises, wird die Konzession bis zum jeweiligen Harmonisierungszeitpunkt neu erteilt, bei mehreren Anbietern gilt das beste Verkehrsleistungsangebot.
- Liegt kein kommerzieller Antrag vor, ist zu prüfen, ob eine Direktvergabe in Betracht kommt. Dabei sind die Schwellenwerte der EU-Verordnung 1370/2009 zu beachten.
Die Schwellenwerte liegen bei weniger als 1 Mio. Euro Produktionskosten pro Jahr oder einer jährlichen Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 km. Für Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen liegen die Werte doppelt so hoch.
Werden die Schwellenwerte nicht erreicht, ist eine Direktvergabe an Unternehmen möglich.
- Werden die Schwellenwerte überschritten, muss ausgeschlossen werden.

Für die anstehenden Vergaben sind die Angaben zur Leistungsbeschreibung der jeweiligen Linien im Nahverkehrsplan zu konkretisieren. Hierzu sind detaillierte Liniensteckbriefe jeder Linie im Kreis Borken als Teil des Nahverkehrsplanes zu erstellen.

Finanzielle Auswirkungen:

Unmittelbar entstehen durch die Linienbündelung keine Kosten. Als Vorbereitung auf die Ausschreibung der Linien wird mit der Linienbündelung das Ziel verfolgt, die ÖPNV-Leistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu bestellen.

Anlagen:

Anlage 1 - Kartendarstellung der Bündel

Anlage 2 - Tabelle der Wettbewerbstreppe und der Bündelungszeitpunkte

Anlage 3 – Übersicht auslaufender Konzessionen