

Beschlussvorlage öffentlich

Federführendes Amt Amt für Planung und Naturschutz	Nr. 139/2006
--	------------------------

Betreff:

Konzept der Linienbündelung für den ÖPNV im Kreis Warendorf

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Wirtschaft, Umwelt und Planung Berichterstattung: KLD Müller	17.11.2006
Kreisausschuss Berichterstattung: Ltd. KBD Gnerlich	01.12.2006

Finanzielle Auswirkungen:	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Falls ja: Im Haushaltsplan vorgesehen:	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
	Hhst.	Betrag (EUR)
1) Investitionskosten/einmalige Ausgaben:	2) Laufende Kosten jährlich:	
insgesamt: EUR	insgesamt: EUR	
Beteiligung Dritter: EUR	Beteiligung Dritter: EUR	
Belastung Kreis Warendorf: EUR	Belastung Kreis Warendorf: EUR	

Beschlussvorschlag:

Dem Linienbündelungskonzept für den ÖPNV im Kreis Warendorf und der Wettbewerbstreppe wird zugestimmt.

Erläuterungen:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 17.03.2006 den 2. Nahverkehrsplan des Kreises Warendorf beschlossen. Die Verwaltung wurde beauftragt, das im Nahverkehrsplan enthaltene Rahmenkonzept zur Linienbündelung weiter zu entwickeln und mit einer zeitlichen Staffelung zu versehen. Parallel zur Überarbeitung des Konzeptes für den Kreis Warendorf wurde mit den übrigen Münsterlandkreisen eine gemeinsame Linienbündelung für das Münsterland entwickelt.

Hinsichtlich der zukünftigen ÖPNV-Strukturen ist davon auszugehen, dass nach einer Übergangszeit grundsätzlich Fahraufträge durch die Aufgabenträger im Rahmen von Wettbewerbsverfahren zu vergeben sind. Eine Ausnahme hiervon stellt lediglich die Möglichkeit der Inhouse-Vergabe an kommunale Unternehmen dar. Für Ausschreibungen müssen rechtzeitig die Rahmenbedingungen gestaltet werden. Dazu ist es wichtig, dass Linienbündel gebildet werden und ein zeitlicher Stufenplan für die beabsichtigte Reihenfolge der Ausschreibungen festgelegt wird.

Solange keine Ausschreibungen von Linienbündeln durchgeführt werden, besteht die Gefahr, dass die Verkehrsunternehmen verlustbringende Linien aufgeben und nur noch die gewinnbringenden Linien bedienen. Für die aufgegebenen Linien müsste dann der Aufgabenträger die Fahrleistungen gegen Entgelt bestellen. Außerdem besteht die Gefahr das lukrative, auslaufende Einzelkonzessionen des kommunalen Unternehmens RVM im Antragsverfahren an Dritte verloren gehen.

Unter „Linienbündelung“ wird verstanden, dass mehrere Linien in einem definierten Verkehrsraum in der Planung, Bewirtschaftung und Konzessionierung zusammengefasst werden. Im Fall der Ausschreibung von Verkehrsleistungen kann so ein Ausgleich zwischen „ertragreichen“ und „ertragsschwachen“ Linien herbeigeführt werden. Ein Ziel der Linienbündelung ist es zudem, das „Herausbrechen“ wirtschaftlich ertragreicher Linien aus einem Verkehrsraum („Rosinenpickerei“) zu vermeiden.

Eine wichtige Entscheidung betrifft die Größe der Linienbündel. Die ansässigen privaten Verkehrsunternehmen haben immer wieder betont, dass die Linienbündel nicht zu groß gebildet werden dürfen, damit sich auch mittelständische Unternehmen an Ausschreibungen beteiligen können.

Die Linienbündelung dient der Bezirksregierung als Grundlage für deren Entscheidungen bei der Vergabe von Konzessionen im Genehmigungsrecht. Um die Linien in Bündeln ausschreiben zu können, müssen die Konzessionslaufzeiten harmonisiert werden. Im Vorfeld der Linienbündelung wurden daher die zur Verlängerung anstehenden Konzessionen auf Wunsch der Münsterlandkreise durch die Bezirksregierung auf den 31.12.2007 befristet.

Zwischenzeitlich wurde von den Münsterlandkreisen auf der Basis der jeweiligen Linienbündelungskonzepte eine sogenannte „Wettbewerbstreppe“ entwickelt, in der die voraussichtlichen Ausschreibungstermine der einzelnen Linienbündel festgelegt sind. Die Wettbewerbstreppe umfasst alle 30 Linienbündel im Münsterland, die stufenweise entsprechend dem Zeitplan ausgeschrieben oder vergeben werden sollen. Diese Bündel können noch in mehrere Lose aufgeteilt werden, um insbesondere dem Mittelstand ein Chance zu bieten, sich an Ausschreibungen zu beteiligen.

Die vorliegende Wettbewerbstreppe bildet die Grundlage, auf der die Bezirksregierung über die zur Wiedererteilung anstehenden Genehmigungen entscheidet. Den Widersprüchen gegen die bis zum 31.12.2007 befristeten Linien soll statt- bzw. teilstattgegeben werden. Bei der dann nach Ablauf der ursprünglich beantragten Laufzeit anstehenden Wiedererteilung wird die Bezirksregierung auf Grundlage der vorliegenden Wettbewerbstreppe die Genehmigungsdauer festlegen.

Die Ausschreibung von Verkehrsleistungen soll auf der Grundlage der Kreistagsbeschlüsse in Coesfeld und Steinfurt mit einem ersten Bündel 2009/2010 erfolgen. Die weiteren Vergaben erfolgen dann zeitlich gestuft. In der Anlage 1 sind die Linienbündel für das Münsterland und ihre geplanten Vergabezeitpunkte kartografisch dargestellt.

Das Linienbündelkonzept im 2. Nahverkehrsplan (NVP) im Kreis Warendorf wurde unter Berücksichtigung folgender Kriterien überarbeitet:

- verkehrlicher Zusammenhang
- betriebliche Netzwirkung
- Busumlaufplanung
- Schülerverkehre (Schulstandorte, Schülerströme)

Als Ergebnis wurde die Variante kleine/mittelgroße Netze des 2. Nahverkehrsplanes – bestehend aus sieben Teilnetzen - zugrunde gelegt und weiterverfolgt.

Die Zuordnung der Linienbündel im 2. NVP wurde im wesentlichen bestätigt. Vereinzelt wurden jedoch Linien neuen Bündeln zugeordnet. Die Zuordnung der Linien zu den Bündeln im Kreis Warendorf ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Für den Kreis Warendorf stellt sich das Linienbündelungskonzept und die Wettbewerbstreppe, in Abstimmung mit den Münsterlandkreisen, jetzt wie folgt dar:

- Linienbündel Warendorf / Sassenberg / Beelen / Ahlen: Ausschreibung 2013; Vergabe 2014.
- Linienbündel Telgte / Ostbevern: Ausschreibung 2014; Vergabe 2015.
- Linienbündel Wadersloh: Ausschreibung 2016; Vergabe 2017.

Die anderen 4 Linienbündel sind zeitlich noch nicht terminiert, sollen aber in Absprache mit den anderen Münsterlandkreisen voraussichtlich in 2-Jahres-Abständen in den Wettbewerb gehen.

Mit dem Bündelungskonzept wurden die Belange des örtlichen Mittelstandes berücksichtigt. Mit der vorgesehenen Zeitkette soll eine ausreichende Übergangszeit bis zur Umsetzung des Linienbündelungskonzeptes eingeräumt werden, um den Unternehmen die Möglichkeit zu geben, sich hierauf vorzubereiten.

1. _____
Amtsleitung

2. _____
Dezernent

3. _____
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen
Auswirkungen)

4. _____
Landrat