Ergänzung zu TOP 13

Aus der Diskussionsrunde des Arbeitskreises Verkehr am 17.08.2015 und einer von der CDU erarbeiteten Stellungnahme wird die Verwaltung gebeten zum Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises folgende Stellungnahme abzugeben:

Durch den Rhein-Erft-Kreis wird der Nahverkehrsplan für den Rhein-Erft-Kreis erstellt. Zur Zeit befindet sich dieser Plan in der Offenlage. Während dieser Zeit sind Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan möglich. Hiervon möchte die Stadt Bedburg gerne Gebrauch machen.

Ein Nahverkehrsplan gliedert sich meist in einen „strategischen" Teil, in dem Ziele in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Qualität, Ökologie u.a. festgelegt werden, und in einen „operativen" Teil, in dem Maßnahmen für die einzelnen Linien festgelegt werden. Damit kann das NVP-Verfahren durchaus zu sehr konkreten und detaillierten fahrplannahen Ergebnissen bezüglich der zukünftigen Taktstruktur, den Anschlussbeziehungen und Umlaufoptimierungen führen.

Im jetzt vorgelegten NVP-Entwurf 2015-2020 werden zunächst nur allgemeine Ziele angesprochen. Es fehlen strategische Schritte sowohl zur Realisierung verkehrspolitischer Ziele als auch zur Organisationsform des ÖPNV im Rhein-Erft-Kreis.

Im Kapitel 11.1 des Nahverkehrsplanes wird das Linienbündelungskonzept vorgestellt. Allerdings wird hierzu keine Aussage über die Durchführung künftiger Vergabeverfahren getroffen.

Die Stadt Bedburg spricht sich gegen das dort beschriebene Linienbündelungskonzept sowie gegen eine Vergabe im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens auf folgenden Gründen aus:

Durch die Aufteilung des bisherigen Gesamtnetzes in mehrere Linienbündel ist keine Verkehrsintegration (einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife) gewährleistet. Es ist davon auszugehen, dass sich für den Fahrgast die Umsteigeverbindungen verschlechtern. Auf Verwaltungs- und Unternehmensseite wird erheblicher Koordinierungsaufwand entstehen. Es ist im Entwurf des Nahverkehrsplanes kein Konzept beschrieben, dass ein Zusammenwirken mehrerer Verkehrsunternehmen im gesamten ÖPNV-Liniennetz des Rhein-Erft-Kreises darstellt.

Eine gewisse Nachfrageverflechtung innerhalb des jeweiligen Linienbündels mag zwar gegeben sein, aber es stellt sich die Frage der Koordination über das Linienbündel hinaus. Dies aber ist besonders mit Blick auf diejenigen Buslinien, die in die benachbarten Linienbündel hineinragen, von besonderer Bedeutung. Gerade hierzu gibt das Linienbündelungskonzept keine Antworten. Was sagen beispielsweise die benachbarten Aufgabenträger zu den Linien, die über den Rhein-Erft-Kreis in die Nachbarkreise führen?

Das Linienbündelungskonzept ist nach territorialen Gesichtspunkten erstellt worden – funktionale Verflechtungen oder wirtschaftliche Aspekte sind nicht berücksichtigt worden. Insbesondere die Kenntnis der wirtschaftlichen Ergebnisse der Linien ist aber wichtig, um den Zuschnitt der einzelnen Linienbündel auch in wirtschaftlicher Hinsicht zu gestalten – anderenfalls machen mehrere Linienbündel keinen Sinn.

Die Stadt Bedburg zweifelt an, dass es bei einer Ausschreibung zur Vereinheitlichung und Standardisierung zu einem leicht zugänglichen ÖPNV-System für den Fahrgast kommt. Unterschiedliche Anbieter werden unterschiedliche Leistungen erbringen, so dass Nutzungshemmnisse entstehen werden. Negative Beispiele dafür sind in den Regionen, die diese Methode gewählt haben, bereits ersichtlich (z.B. Ochtruper Busunternehmen „Veelker gegen den Kreis Steinfurt; bei der Neuvergabe des ÖPNV-Linienbündels 6, oder Frankfurt a.M. die dieses System wieder abgeschafft haben).

Gerade mit Blick auf die Bemühungen um einen barrierefreien ÖPNV darf man es nicht zulassen, dass es durch eine Zersplitterung des ÖPNV-Netzes im Rhein-Erft-Kreis zu neuen Nutzungsbarrieren kommt.

Es wird bezweifelt, dass das Linienbündelungskonzept keine Auswirkungen auf die derzeitige und künftige Finanzierung des ÖPNV durch die kreisangehörigen Städte hat. Je nach Anbieter und Vertragsgestaltung werden in den einzelnen „Bündeln“ die Kosten bzw. das Defizit unterschiedlich ausfallen. Damit einhergehen wird eine Diskussion um die gerechte Verteilung des Defizits. Oder will der Rhein-Erft-Kreis eventuell auch eine Kostenbündelung betreiben und damit Städte der einzelnen „Bündel“ benachteiligen oder bevorteilen? Auch dieser Aspekt, nämlich die Auswirkung auf die Finanzen der Kommunen ist nicht ausreichend betrachtet worden.

Im weiteren Verlauf des Entwurfs fehlen Aussagen zur Wirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen des kurzfristigen bzw. mittelfristigen Umsetzungskonzeptes. Diese sind aber unabdingbar, da sich hieraus Auswirkungen auf einzelne Linienbündel ergeben dürften.

Der Durchführungsvertrag für die Erbringung der Verkehrsleistungen zwischen der REVG und der RVK endet am 31.12.2018. Es ist zu erwarten, dass die Entscheidung über die eine oder andere in Kapitel 11.2 beschriebene Bündelungsvariante eine Tendenz hinsichtlich einer Vergabevorbereitung gibt. Hierbei wird jedoch verkannt, dass neben dem Ausschreibungsverfahren von Verkehrsleistungen oder dem Genehmigungswettbewerb auch die Betrauung eines internen Betreibers nach Art. 5 (2) der VO 1370/2007 europarechtskonform möglich ist (vgl. § 8a Abs. 3 PbefG).

Bisher lässt der Rhein-Erft-Kreis durch die kreiseigene REVG seit 1996 den Regionalbusverkehr und die Ortsbusse durch das kommunale Unternehmen Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) ausführen. An der RVK ist der Rhein-Erft-Kreis über die REVG beteiligt. Als Folge der Veränderung des europäischen Rechtsrahmens durch die EU-Verordnung 1370/2007 kann die gegenwärtige Organisation des ÖPNV im Rhein-Erft-Kreis mittels REVG (als Regie-Ebene) und Regionalverkehr Köln (als Dienstleister) nicht mehr beibehalten werden.
Sollte es hingegen zu einer wie im Nahverkehrsplan vorgesehenen Aufteilung von größeren Teilnetzen in mehrere Linienbündel kommen, und diese würden separat vergeben, so wäre nach den Vorgaben des Art. 5 (2 b) der VO 1370/2007 ein in einem Nachbargebiet mit der Erbringung von Verkehrsleistungen bereits betrautes Verkehrsunternehmen von einer Ausschreibung im Rhein-Erft-Kreis ausgeschlossen. Dies beträfe auch die RVK, die bisher über den Vertrag mit der REVG die Verkehrsleistungen erbringt und an der die REVG ebenfalls als Gesellschafter direkt beteiligt ist.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Bündelung der Linien in mehrere Teilnetze nicht als die aus betrieblichen und kostentechnischen Gründen zu empfehlende Vorzugsvariante dar.

Vielmehr sollten die o.g. Sachverhalte bei einer Direktvergabe der Verkehrsleistungen ebenso in die Bewertung einfließen, wodurch eine Beibehaltung der Betrauung des Gesamtnetzes durch Verkehrsunternehmen der Genehmigung von Linienbündeln vorzuziehen ist.

Die Stadt Bedburg spricht sich aus den vorgenannten Gründen gegen das im Nahverkehrsplan beschriebenen Linienbündelungskonzept sowie gegen eine Vergabe im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens aus.