



Vorlage TA_49/2013
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 11.11.2013

mit 3 Anlagen

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Nahverkehrsplan, Linienbündelungskonzept für den Landkreis Ludwigsburg - Vorberatung -

Im Juli 2009 hat der Kreistag das aktuelle Linienbündelungskonzept als Bestandteil des Nahverkehrsplans für den Landkreis Ludwigsburg beschlossen (KT_16/2009). Grund war die Einführung von wettbewerblichen Verfahren im ÖPNV durch die EU-Verordnung Nr. 1370/07. Durch die Linienbündel werden die Voraussetzungen geschaffen, beim Wettbewerb gute Ergebnisse zu erzielen. Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum Januar 2013 wurden die EU-Bestimmungen) weiter konkretisiert. Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages müssen nun die Interessen des Mittelstandes berücksichtigt werden. Sollten bei der Vergabe von Linienverkehren wettbewerbliche Verfahren zur Anwendung kommen, ist eine Unterteilung der Bündel in Lose gesetzlich vorgeschrieben. Auf die Losbildung kann dort verzichtet werden, wo die Bündelgrößen eine Direktvergabe möglich machen. Daneben können die Interessen des Mittelstandes beispielsweise auch durch die Zulassung von Bietergemeinschaften berücksichtigt werden.

Diese Vorgabe des PBefG machte eine Überarbeitung des bestehenden Linienbündelungskonzepts erforderlich. Neben neuen Linienbündeln unterschiedlicher Größe haben wir auch unterschiedlich große Lose definiert. Damit haben auch die kleineren mittelständischen Unternehmen noch mehr die Chance, sich an einem wettbewerblichen Verfahren zu beteiligen beziehungsweise mit Verkehrsleistungen direkt betraut zu werden. Auch bei größeren Unternehmen sind unter Umständen Direktvergaben möglich.

Dieses Konzept räumt uns eine größere Flexibilität ein und ermöglicht den Verkehrsunternehmen eine faire Teilnahme am Wettbewerb. Abhängig von der Situation und dem Bewerberfeld könnten sowohl einzelne Bündel, einzelne Lose oder auch mehrere zeitgleich verfügbare Teilleistungen gemeinsam vergeben werden.

Im Juli 2013 hat die Kreisverwaltung den Entwurf des fortgeschriebenen Linienbündelungskonzepts in den Ausschuss für Umwelt und Technik eingebracht (Vorlage TA_24/2013) und anschließend an die beteiligten Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme übersandt. In der jetzt abgeschlosse-

nen Anhörung wurden unsere Vorschläge zum Linienbündelungskonzept weitgehend bestätigt. Von einigen Unternehmen, Kommunen und Verbänden wurde aber angeregt, anstelle von Losen kleinere Bündel zu bilden. Da es für die wettbewerblichen Verfahren keinen grundsätzlichen Unterschied bedeutet, ob Leistungen in Losen oder als kleinere Bündel definiert sind, sind wir den Anregungen nachgekommen. Dabei haben wir besonderes Augenmerk auf Leistungen gelegt, die grundsätzlich die Voraussetzungen einer Direktvergabe erfüllen oder bei denen eine Inhouse-Vergabe denkbar erscheint.

1. Ergebnis der Anhörung (Anlage 1)

➤ **Stellungnahmen der Städte und Gemeinden im Landkreis**

Von den Städten und Gemeinden im Landkreis gingen 29 Stellungnahmen ein. Der größte Teil dieser Gemeinden brachte keine Anregungen oder Bedenken ein und erklärten ihre grundsätzliche Zustimmung zum Linienbündelungskonzept. Die Stadt Bietigheim-Bissingen äußerte sich zum Harmonisierungszeitpunkt; die Stadt Marbach inhaltlich zu den Linienbündeln.

➤ **Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen**

Die Verkehrsunternehmen Flattich, Knisel, OVR, Seiz und Wöhr gaben Stellungnahmen ab, in denen sie sich zu den Linienbündeln inhaltlich äußerten.

➤ **Sonstige Stellungnahmen**

Im Übrigen gingen Stellungnahmen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur, des Enzkreises, der Landkreise Böblingen und Heilbronn, der Landeshauptstadt Stuttgart, des Verbandes Region Stuttgart und weiterer Verbände ein. Dabei äußerten sich der Enzkreis und der Verband Region Stuttgart inhaltlich zum Zuschnitt der Linienbündel.

2. Bewertung der Stellungnahmen (Anlage 1)

Alle Stellungnahmen sowie die mit dem VVS abgestimmte Empfehlung zu deren Behandlung haben wir in einer Gegenüberstellung in Form einer Synopse aufgeführt (Anlage 1).

➤ **Städte und Gemeinden im Landkreis**

Die Stadt Bietigheim-Bissingen weist darauf hin, dass im Linienbündel 5 „Bietigheim“ mit vorgesehenem Harmonisierungszeitpunkt Ende 2017 auch Linien enthalten seien, deren Konzessionslaufzeit erst am 31.10.2019 endet. Das Los, das diese Linien enthält, haben wir in ein eigenes Bündel umgewandelt und mit späterem Harmonisierungszeitpunkt versehen. Diese Leistungen eignen sich grundsätzlich für eine Inhouse-Vergabe. Die übrigen Linien werden in ein eigenes Bündel 8 „Neckartal“ mit unverändertem Harmonisierungszeitpunkt zusammengefasst.

Die Stadt Marbach regt an, die Zuordnung der Linie 451, die von Remseck über Poppenweiler nach Marbach führt, von Bündel 7 „Ludwigsburg“ in Bündel 6 „Marbach“ zu ändern. Die Funktion dieser Linie liege hauptsächlich im Schülerverkehr nach Marbach. Außerdem ergänze sie die Linie 457 in der Erschließung des Baugebiets Marbach-Süd. Dies spräche für

die Zusammenfassung beider Linien in einem Bündel. Die Stadt Marbach wies auch allgemein darauf hin, dass die Größe der Linienbündel nachteilig für kleinere Busunternehmen sei.

Die Linie 451 befördert hauptsächlich Schüler des Ludwigsburger Stadtteils Poppenweiler nach Marbach. Mit der Linie wird darüber hinaus zwar Marbach-Süd angebunden, dabei unterstützt sie die Linie 457 nur in untergeordnetem Umfang. Aus Sicht des Landkreises wird die Linie 451 deshalb betrieblich wirtschaftlicher in das Linienbündel 7 „Ludwigsburg“ einzubinden sein.

➤ **Verkehrsunternehmen**

Um die Interessen der Unternehmen schon im Vorfeld berücksichtigen zu können, wurden diese, wie beim ersten Linienbündelungskonzept aus dem Jahr 2009, bereits in die Erarbeitung des neuen Entwurfs eingebunden. Dabei wurden das Vorgehen der Verwaltung und die Bildung von Linienbündeln grundsätzlich akzeptiert. Die Unternehmen haben jedoch stets den Wunsch geäußert, dass die nach der EU-Verordnung eröffneten Möglichkeiten der Direktvergabe oder des Genehmigungswettbewerbs wahrgenommen werden.

Auch der Kreistag und die Verwaltung haben den Wunsch nach einer weiteren Zusammenarbeit mit den bewährten, mittelständischen Unternehmen geäußert, soweit das rechtlich möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Diese Haltung schlägt sich zum Beispiel in der Definition von Linienbündeln unterschiedlicher Größe nieder. In erster Linie dient die Festlegung von Linienbündeln dabei der Harmonisierung der Laufzeiten der Einzelgenehmigungen innerhalb eines Bündels. Auch im Wettbewerb halten wir am Ziel fest, den guten ÖPNV-Standard im Landkreis zu halten.

- Unabhängig von den Möglichkeiten, die Linienverkehre im Wettbewerb in Lose unterteilt zu vergeben, regen die Unternehmen Flattich, OVR, Seiz und Wöhr die Bildung weiterer Bündel an.

Diesen Hinweis haben wir aufgegriffen. Nachdem es, wie oben dargelegt, keine Einschränkung unserer Flexibilität bedeutet, werden aus sieben vorgeschlagenen Bündeln im endgültigen Konzept 13 Linienbündel. Dies kommt den Wünschen der mittelständischen Busunternehmen entgegen und ermöglicht uns weiterhin, unterschiedliche Vergabeverfahren zum Einsatz zu bringen.

- Das Unternehmen OVR regt an, die Linie 364 dem Linienbündelungskonzept des Rems-Murr-Kreises zuzuordnen. Der fahrplankonstruktive und produktionstechnische Teil dieser Linie läge dort.

Wie auch von der OVR dargestellt und mit dem Rems-Murr-Kreis so abgestimmt, liegt der Bedienungsschwerpunkt dieser Linie jedoch im Landkreis Ludwigsburg. Aus Sicht der beiden Landkreise wird die Linie betrieblich wirtschaftlicher in das Linienbündel 6 „Marbach“ des Landkreises Ludwigsburg einzubinden sein.

➤ **Sonstige zu beteiligende Stellen**

- Das Landratsamt Enzkreis weist darauf hin, dass durch Linienwegänderungen im Raum Mühlacker – Illingen und durch einen Betreiberwechsel auf der Linie 594 zwischen Illingen und Schützingen betriebliche Verknüpfungen zwischen den Linien 576 von Vaihingen über Roßwag nach Illingen und der Linie 594 stattfinden. Eine Einbeziehung der Li-

nie 576 in das Ludwigsburger Linienbündelungskonzept würde die erreichten Synergieeffekte wieder aufheben.

Den Aussagen des Landratsamt Enzkreis können wir uns anschließen. Seit letztem Jahr werden die Linie 576 und 594 von einem Unternehmen unter Ausnutzung von Synergien betrieben. Im Interesse eines wirtschaftlichen Liniennetzes entsprechen wir daher den Anregungen des Enzkreises. Die Linie 576 verbleibt gemeinsam mit Linie 594 in einem Linienbündel des Enzkreises.

- Der Verband Region Stuttgart (VRS) regt eine Trennung des Liniennetzes des Stadtverkehrs Remseck vom Linienbündel Ludwigsburg, um eine eventuelle Vergabe als öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu erleichtern. Auch sollten die Nachtbuslinien des Landkreises ebenfalls in das Linienbündelungskonzept aufgenommen werden.

Der Empfehlung zur Bildung eines eigenen Bündels in Bereich des Stadtverkehrs Remseck sind wir durch die Bildung des Linienbündels 9 „Remseck“ gefolgt. Der Betrieb der Nachtbuslinien stellt für die mehrheitlich mittelständischen Unternehmen eine große Herausforderung dar und ist nicht in Gesamtheit zu regeln. Aufgrund der Konzessionslaufzeit bis zum 15.12.2020 und dem notwendigen Abstimmungsbedarf mit den Verkehrsunternehmen ist eine Linienbündelung nicht sinnvoll. In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen werden wir die Teilleistungen im Nachtverkehr jeweils in den wettbewerblichen Verfahren berücksichtigen.

3. Harmonisierungszeitpunkte

Den Beginn für die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten in den Linienbündeln hatten wir zunächst vom Dezember 2014 auf den Dezember 2016 verschoben. Der ursprünglich vorgesehene Beginn der Neukonzessionierungen zum Dezember 2014 konnte wegen der noch ausstehenden „Allgemeinen Vorschrift“ und der erforderlichen Vorlaufzeit von 27 Monaten für die Vergabeverfahren nicht mehr gehalten werden. Um die Neukonzessionierungen zum Dezember 2016 abschließen zu können, müssten die wettbewerblichen Verfahren für diese Bündel im September 2014 eingeleitet werden.

Seit der Einbringung des aktualisierten Linienbündelungskonzepts im Ausschuss für Umwelt und Technik am 8. Juli gibt es jedoch noch keinen neuen Stand zur Zuständigkeit und zum voraussichtlichen Inkrafttreten der Allgemeinen Vorschrift (AV). Der Erlass einer AV ist aber notwendig, damit potenzielle Bewerber ihre Leistungen kalkulieren können. Ansonsten kann ein Genehmigungswettbewerb nicht stattfinden. Um den Genehmigungswettbewerb, den die Unternehmen wünschen und im Übrigen die Vergabeverfahren rechtssicher und fristgerecht durchführen zu können, schlagen wir deshalb vor, den Beginn der Harmonisierungen entgegen dem ursprünglichen Ansatz nochmals um ein Jahr auf den Dezember 2017 zu verschieben. Vor den wettbewerblichen Verfahren muss klar sein, welche Leistungen der Landkreis als Basisangebot finanziert und was die Städte und Gemeinde zusätzlich an Leistung haben und finanzieren möchten. Auch dafür ist ein erheblicher Abstimmungsbedarf mit den Kommunen und allen beteiligten Gremien erforderlich. Um zum Dezember 2017 mit den neuen Verträgen starten zu können, müssen auch diese Abstimmungen im September 2015 abgeschlossen sein, da wir spätestens dann mit den wettbewerblichen Verfahren beginnen müssen

Durch den späteren Beginn wird der Zeitraum knapper, der uns für die zeitliche Staffelung der Laufzeiten zur Verfügung steht. Unter Ausschöpfung der uns bis zum Jahr 2019 eingeräumte

Übergangszeitraum können wir dennoch sicherstellen, dass Neuvergaben von Leistungen nicht als übergroßer Block, sondern in überschaubaren Teilleistungen erfolgen. Dies liegt auch im Interesse der mittelständischen Unternehmen und erhöht die Chancen einer kostengünstigen Neuvergabe.

4. Das neue Linienbündelungskonzept des Landkreises Ludwigsburg

Nach Bewertung der Stellungnahmen haben wir den Entwurf des Linienbündelungskonzepts in einzelnen Bereichen feiner untergliedert. Wie oben erläutert haben wir Leistungen, die sich grundsätzlich für Direktvergaben oder Inhouse-Vergaben eignen und die bisher als Lose in den Linienbündeln enthalten waren, nun unter Beibehaltung der gemeinsamen Harmonisierungszeitpunkte als eigene Bündel dargestellt. In diesen Fällen wurde auf eine weitere Unterteilung in Lose verzichtet. Eine zusammenfassende Übersicht der Linienbündel und die vorgesehene Aufteilung der Bündel in Lose ist in Anlage 2 beigefügt.

Das neue Linienbündelungskonzept liegt als Anlage 3 bei. Auch bei der jetzt vorgeschlagenen Verkleinerung der Linienbündel erfüllt unser Linienbündelungskonzept die von den Verbundlandkreisen gemeinsam mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart festgelegten Vorgaben:

- Die Linienbündel müssen verkehrlich und betrieblich zusammenhängende Bereiche widerspiegeln. Der Zuschnitt der Bündel und Lose soll eine integrierte Verkehrsbedienung ermöglichen. Die Anschlussplanung innerhalb der Bündel muss gewährleistet sein. Der Abstimmungsbedarf der Unternehmen zwischen den Bündeln muss möglichst gering sein.
- Die Bündel und Lose müssen eine sinnvolle Größe haben. Sie müssen groß genug sein, um wirtschaftlich und unter Ausnutzung von Synergien betrieben werden zu können. Sie sollen nicht zu klein oder zerrissen sein. Die Umlaufplanung innerhalb eines Bündels soll eine betriebliche Optimierung erlauben.
- Gleichzeitig sind die berechtigten Interessen kleinerer und mittelständischer Unternehmen zu berücksichtigen. Durch zu große Bündel/Lose könnten deren Interessen nicht ausreichend berücksichtigt werden.
- Und schließlich müssen die Bündel/Lose Linien unterschiedlicher Ertragskraft beinhalten, um innerhalb der Linienbündel einen wirtschaftlichen Ausgleich zu schaffen. Das „Herausbrechen“ wirtschaftlich ertragreicher Linien aus einem Verkehrsraum („Rosinenpickerei“) soll dadurch vermieden werden.

Mit dem neuen Linienbündelungskonzept sehen wir unsere gemeinsamen Zielsetzungen erfüllt. Besonders werden auch die Anforderungen der Stadtverkehre mit ihren komplexen Teilnetzen und vielfältigen Abhängigkeiten innerhalb der Stadtgebiete berücksichtigt. Die unterschiedliche Größe der Linienbündel mit gestaffelten Harmonisierungszeitpunkten räumt uns die notwendige Flexibilität bei den späteren wettbewerblichen Verfahren ein und ermöglicht den Verkehrsunternehmen eine faire Teilnahme am Wettbewerb. Außerdem wird der ganz erhebliche Aufwand für die Verwaltung auf einen längeren Zeitraum verteilt.

Die Gesamtfahrleistung der Unternehmen im Busbereich beläuft sich auf jährlich rund 13,64 Millionen Kilometer. Das überarbeitete Konzept sieht für den Landkreis Ludwigsburg insgesamt 13 Linienbündel mit insgesamt 22 Losen vor (zum Vergleich: Im ersten Entwurf waren es sieben Linienbündel mit insgesamt 20 Losen). Die Größe der Bündel bewegt sich zwischen rund

330.000 km und rund 4,11 Millionen km jährlich. Die einzelnen Bündel sind in bis zu drei Lose unterteilt. Die Größe der insgesamt 22 Lose beträgt zwischen rund 120.000 km/Jahr und 1,88 Millionen km/Jahr.

Das jetzt vorliegende Linienbündelungskonzept ist der erste Arbeitsschritt für die 2014 anstehende Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Ludwigsburg.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik empfiehlt dem Kreistag, das beiliegende Linienbündelungskonzept für den Landkreis zu beschließen.