

- ☐ **Beschluss**
☐ **Wahl**
☒ **Kenntnisnahme**

Vorlagen Nr. 20/029/2007

öffentlich

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Stuhm, Jean-Marc	Datum: 26.04.2007 Az.: 20-32 St
---	------------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs	24.05.2007	Kenntnisnahme

Sachstandsbericht ÖPNV

Finanzielle Auswirkung	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Personelle Auswirkung	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Organisatorische Auswirkung	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Fachbereich: Kämmerei	Datum: 26.04.2007
Bearbeiter/in: Herr Stuhm, Jean-Marc	Az.: 20-32 St

Sachstandsbericht ÖPNV

Anlass der Vorlage:

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung berichtet die Verwaltung turnusmäßig über den Sachstand des ÖPNV im Kreis Mettmann

Es wird über folgende Sachstände berichtet:

- Magdeburger Verfahren vor dem BVerwG vom 19.10.2006
- Linien 782 in Hilden – Fahrplananpassung
- Projektskizze Schnellbuslinie Velbert – Heiligenhaus – Düsseldorf

Sachverhaltsdarstellung:

1. Magdeburger Verfahren vor dem BVerwG vom 19.10.2006

Mit dem Urteil vom 19.10.2006 ist die Frage der rechtssicheren Teilbereichsausnahme von der VO (EWG) 1191/69 geklärt. Allerdings kommt diese Klärung spät, da die kommende neue EU-ÖPNV-Verordnung noch in diesem Jahr verabschiedet werden soll. Diese Verordnung dürfte das rechtliche Gefüge im Umfeld der Erteilung von Aufträgen und Genehmigungen im Bereich der Personenverkehrsdienste grundlegend verändern. Die Frage der Teilbereichsausnahme von der VO (EWG) Nr. 1191/69 wird dagegen schon bald überholt sein. Die Vorschrift des Art. 10 Abs. 1 der Verordnung in der Fassung des Gemeinsamen Standpunktes der EU sieht nämlich die Aufhebung der VO (EWG) Nr. 1191/69 vor. Spätestens 12 Jahre nach Inkrafttreten der neuen EU-ÖPNV-VO muss die Vergabe öffentlicher Verkehrsaufträge vollständig im Einklang mit der Verordnung erfolgen. Schon während dieses Übergangszeitraums müssen die Mitgliedstaaten Maßnahmen treffen, um die Vergabevorschriften der VO schrittweise anzuwenden. Das Deutsche PBefG wird daher umfassend verändert werden müssen. Insbesondere die dortige Unterscheidung von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren wird an Bedeutung verlieren.

Zusammenfassende Aussagen des Urteils vom 19.10.2006:

- Eigenwirtschaftliche Verkehre nach dem PBefG müssen auch dann nicht öffentlich ausgeschrieben werden, wenn sie auf öffentliche Zuschüsse angewiesen sind.
- Bei der Genehmigung nach § 13 PBefG liegt die Initiative (Beantragung einer Genehmigung) beim Unternehmer, während im Falle des § 13a PBefG der Aufgabenträger initiativ werden muss.
- Eine Genehmigung nach § 13 PBefG darf nicht mit der Begründung versagt werden, der beabsichtigte Linienverkehr solle auch durch gemeinschaftsrechtlich unzulässige Beihilfen finanziert werden; die Prüfung der Rechtmäßigkeit dieser Beihilfen unterliegt allein dem Verfahren nach Art. 87 ff. EG-Vertrag. Mit der Entscheidung schützt das BVerwG das Genehmigungsverfahren vor einer „Überfrachtung“ mit schwierigen Fragen des Beihilferechts. Allerdings verbleibt dem unterlegenen Konkurrenten die Möglichkeit, bei der Kommission wegen einer unzulässigen Beihilfe Anzeige zu erstatten. In der Folge ist zu erwarten, dass entsprechende Beschwerden bei der EU-Kommission zunehmen können.

- Die Anwendung des sogenannten Altunternehmerprivilegs gemäß § 13 Abs. 3 PBefG bedarf einer sorgfältigen Prüfung. Das Gericht hat zum einen festgestellt, dass im Wege der Rechtsnachfolge auch die Privilegierung des § 13 Abs. 3 PBefG übergehen kann. Um das Altunternehmerprivileg beanspruchen zu können, muss der privilegierte Unternehmer als Betriebsführer den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und auf eigene Rechnung betreiben.
- Dem sogenannten Altunternehmerprivileg liegt der Gedanke des Besitzstandsschutzes zu Grunde. Die für die „Durchführung eines rechtmäßigen Linienverkehrs getätigten Investitionen sollen nicht ohne Not entwertet werden“. Da die Gewährung von Bestandsschutz allerdings dem Wettbewerbsgedanken diametral entgegensteht, darf mittel- und langfristig angezweifelt werden, ob der Gesetzgeber an dieser Privilegierung festhalten wird.
- Mit Inkrafttreten der Nachfolgeverordnung zur Verordnung 1191/69, deren Verabschiedung im Laufe des Jahres 2007 erwartet wird, besteht ein Anpassungsbedarf auch für das deutsche PBefG. Ob der deutsche Gesetzgeber daher die bestehende Systematik, insbesondere die sogenannte „rechtssichere Teilbereichsausnahme“, aufrecht erhält, muss bezweifelt werden, da der vorliegende Verordnungsentwurf keine derartige Ausnahme mehr vorsieht.

Für den Kreis Mettmann hat dieses Urteil so gut wie keine Auswirkungen, da die Frage der Eigen- bzw. Gemeinwirtschaftlichkeit der ÖPNV-Linien bestimmt sind. Zudem ist die Finanzierung des ÖPNV durch die VRR-Finanzierungsrichtlinien festgelegt worden. Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR hat am 28.6.2005 die neue VRR-Finanzierungsrichtlinie beschlossen. Der Kreistag des Kreises Mettmann hat dieser Richtlinie am 19.12.2005 zugestimmt und die damit verbundenen Verfahrensänderungen im Finanzierungssystem des straßengebundenen ÖPNV im Kreis Mettmann in die Wege geleitet.

Mit der neuen Finanzierungsrichtlinie hat der VRR das Ziel verfolgt, die Finanzierung des ÖSPV im Verbundgebiet so umzugestalten, dass künftig den Anforderungen des Europarechts entsprochen wird (insbesondere im Hinblick auf die im Urteil des EuGH in der Rechtsache „Altmark Trans“ am 24.7.2003 dargelegten „4 Kriterien“) und auf dieser Grundlage auch weiterhin Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen vorgenommen werden können, ohne dass diese bei der EU-Kommission notifiziert werden müssen. Auf der Grundlage der VRR-Finanzierungsrichtlinie erfolgt die Finanzierung der ÖPNV-Leistungen stark vereinfacht künftig nach folgendem Schema:

- Die im Kreisgebiet Mettmann tätigen Verkehrsunternehmen werden im Zuge eines mehrpoligen Betrauungsaktes mit der Erbringung der Verkehrsleistungen im Kreis Mettmann betraut.
- Der Kreis Mettmann nimmt an der Umlagefinanzierung gemäß Verbandssatzung des VRR Zweckverbandes teil, d.h. der Kreis stellt dem VRR Mittel zur Umlagefinanzierung bereit.
- Die im Kreisgebiet Mettmann tätigen Verkehrsunternehmen beantragen nach den Vorgaben der VRR-Finanzierungsrichtlinie eine Kostenerstattung für Verkehrsleistungen und Tätigkeiten, die sie aus eigenem wirtschaftlichen Interesse nicht anbieten würden, zu denen sie aber auf der Grundlage der Vorgaben vom Aufgabenträger oder aufgrund von Vorgaben, die ihnen seitens des Verkehrsverbundes VRR gemacht werden, gezwungen sind.
- Der VRR prüft auf der Grundlage der VRR-Finanzierungsrichtlinie den Anspruch der Verkehrsunternehmen und erstattet die erstattungsfähigen Kosten.

2. Linien 782 in Hilden – Fahrplananpassung

Seit dem 09.01.2006 werden Fahrten der Buslinie 782 montags bis freitags in der Zeit von 9.00 – 15.00 Uhr über die Haltestelle Köbener Straße geführt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen war für ein Jahr als Probebetrieb vorgesehen. Im Rahmen einer Fahrgastzählung im Herbst 2006 wurden insgesamt 32 Fahrgäste erfasst. Bei 13 durchgeführten Fahrten haben im Mittel 2,4 Fahrgäste die Haltestelle „Köbener Straße“ genutzt. Auf Anregung der Rheinbahn hat die Stadt Hilden am 21.03.2007 den Beschluss gefasst, den Probebetrieb zum Fahrplanwechsel 10.06.2007 zurückzunehmen und wieder die Linie 782 wie im Fahrplanstand von 2005 zu fahren.



Abb. (Ausschnitt aus dem VRR-Liniennetzplan – Bereich Hilden; Stand: 2006/2007)

3. Projektsskizze Schnellbuslinie Velbert – Heiligenhaus – Düsseldorf

Für die Bundesautobahn BAB 44 liegt seit Februar 2007 der Planfeststellungsbeschluss für die Schließung der Lücke zwischen der BAB 3 und Velbert vor. Damit einhergehend verkürzen sich die Reisezeiten zwischen den Städten Velbert und Heiligenhaus und der Landeshauptstadt Düsseldorf beträchtlich. Bedeutsame Ziele wie Messe und Flughafen sind dann über die A 44 direkt mit den Städten Velbert und Heiligenhaus angebunden.

Für den ÖPNV besteht derzeit kein direktes und umsteigefreies Angebot zwischen den Städten Velbert/Heiligenhaus und Düsseldorf.

Mit der Errichtung der BAB 44 bestünde die Möglichkeit, ein leistungs- und konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot zwischen den Städten Velbert/Heiligenhaus und Düsseldorf in Form einer Schnellbuslinie aufzubauen.

Für die Schnellbuslinie bietet sich folgende Linienführung an (siehe Abbildung):

*Velbert-Christuskirche – Schloßstraße – Postamt – Willy-Brandt-Platz – Am Berg –
Heiligenhaus-Rathaus/In der Blome – Hösel Platz/Unterstadt –
(Fahrt über die BAB 44 und BAB 52 bis AS-D-Rath) –
Düsseldorf-Unterrath S – Eckener Straße – Flughafen Terminal –
Flughafen-Verwaltung – Freiligrathplatz – Messe-Stadthalle*

Mit dieser Linienführung ergibt sich eine reine Fahrzeit von 51 Minuten. Bei einem 30-Minuten-Grundtakt sind hierfür zwei Busse notwendig. Insgesamt werden ca. 509.000 Bus-km pro Jahr geleistet. Mit der Errichtung der Schnellbuslinie können auf den gleichen bzw. ähnlichen Relationen bestehende Busleistungen gekürzt werden. Insgesamt bieten sich folgende Kompensationsmöglichkeiten an:

- Herausnahme des Abschnittes SB19 zwischen Velbert und Heiligenhaus
- Taktumstellung der Linie 771 zwischen Velbert und Ratingen
- Taktumstellung der Linie 746 und 747 im Bereich Wülfrath und Velbert

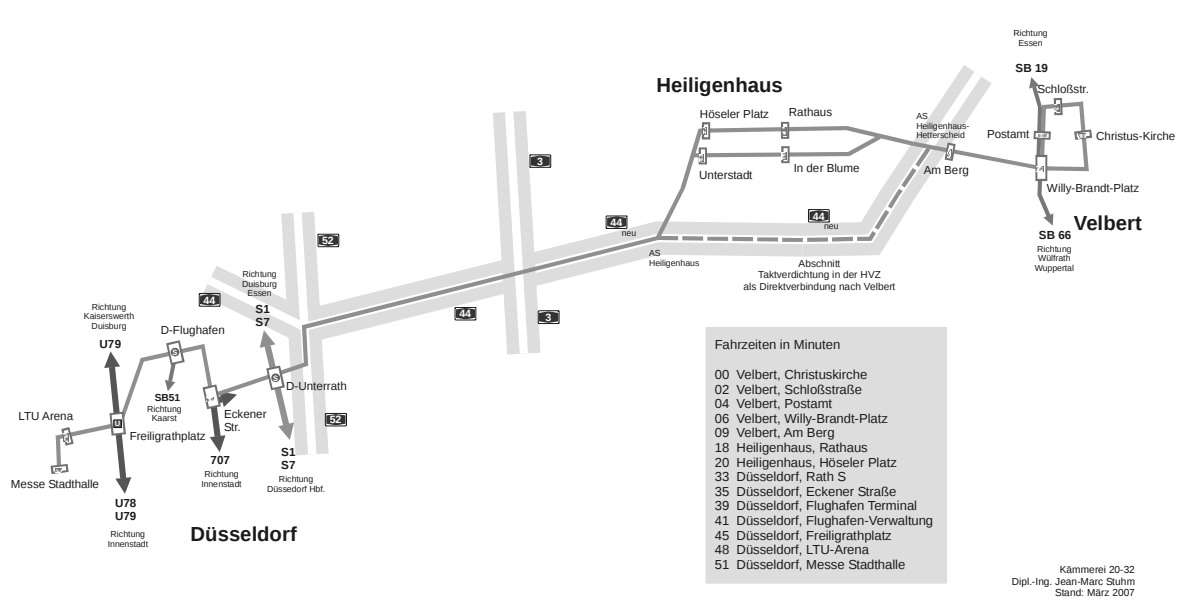


Abb. (Linienverlauf der Schnellbuslinien zwischen Velbert - Heiligenhaus - Düsseldorf)

Mit dieser Linienführung ergeben sich bei einem 30-Minuten-Grundtakt folgenden Verknüpfungsstellen in Velbert, Heiligenhaus und Düsseldorf:

- Velbert-Christuskirche (Anschlüsse zu den lokalen Linien in Velbert)
- Heiligenhaus-Rathaus/In der Blome (Anschlüsse an 770, 771, 772 und 774)
- Düsseldorf-Rath S (Anschlüsse an die S-Bahnlinien S1, S6 und S7)
- Düsseldorf Eckener Straße (Anschlüsse an die Straßenbahnlinie 707 und Buslinie 730)
- Flughafen (Anschlüsse an SB 51 und 721)
- Freiligrathplatz (Anschlüsse an die Stadtbahnlinien U78 und U79)
- Messe (Anschluss an die Linie 722)

An der künftigen Autobahnausfahrt Heiligenhaus an der BAB 44 könnte eine kleine P+R-Anlage errichtet werden, so dass Berufspendler aus Ratingen-Homburg das Schnellbusangebot in Richtung Düsseldorf mitnutzen können.

Diese Schnellbuslinie könnte auch als ein „Testballon“ für die mögliche Reaktivierung der Niederbergbahn dienen, da diese nahezu identische Ziele aufweist.

Die Nachfrageabschätzung hat aufgezeigt, dass eine Schnellbuslinie zwischen Velbert/Heiligenhaus und Düsseldorf über die BAB 44 einen hohen verkehrlichen Nutzen aufweisen kann.

Für die Umsetzung dieser Studie sind dabei noch weitere Fragen zu klären bzw. mit den verschiedenen Beteiligten abzustimmen:

- Interessenbekundung der Städte Velbert, Heiligenhaus, Düsseldorf und gegebenenfalls Ratingen (Vorstellung der Studie)
- Vorgespräche mit den Verkehrsunternehmen
- Abgleich mit den jeweiligen Nahverkehrsplänen (Kreis Mettmann und Stadt Düsseldorf)
- Festlegung der Finanzierung und Anpassung des Nahverkehrsplanes Kreis Mettmann für die Konzessionierung bis Ende 2008
- Organisation und Zuständigkeiten der Umsetzung (Zeitraumen: ca. 2 Jahre), wobei der Betriebsbeginn zeitgleich mit der Eröffnung der BAB 44 fallen sollte (voraussichtlich 2009/2010)

Die Verwaltung wird über die weitere Entwicklung dieser Projektskizze berichten.