

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

Vorlagen Nr. 20/015/2011

öffentlich

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Marcel Beckmann	Datum: 17.05.2011 Az.: 20-32/Be
--	------------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs	06.06.2011	Kenntnisnahme

Sachstandsbericht zu aktuellen Angelegenheiten im 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 |

Der Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zu aktuellen Angelegenheiten im ÖPNV zur Kenntnis.

Fachbereich: Kämmerei	Datum: 19.05.2011
Bearbeiter/in: Herr Marcel Beckmann	Az.: 20-32/Be

Sachstandsbericht zu aktuellen Angelegenheiten im ÖPNV

Anlass der Vorlage:

Die Verwaltung berichtet im Rahmen der Nahverkehrsplanung turnusgemäß über aktuelle Angelegenheiten des ÖPNV im Kreis Mettmann.

Sachverhaltsdarstellung:

Es wird über folgende Sachverhalte berichtet:

- 1 Erfahrungsbericht zu den Taxibuslinien T 1 und TB 176 in Velbert
- 2 Angebotsveränderungen in Ratingen-Breitscheid (Linien 131 und O16)
- 3 Tarifharmonisierung VRR / VGN – Einführung einer neuen Preisstufe
- 4 Entscheidung der EU-Kommission zum Beihilfeprüfverfahren Langenfeld
- 5 Stand der Verhandlungen zwischen DB Regio NRW und VRR

1 Erfahrungsbericht zu den Taxibuslinien T 1 und TB 176 in Velbert

Die TaxiBus Linie T1 ersetzt seit Anfang August 2010 in Velbert einen Teilabschnitt der Linie 171, die zeitgleich vollständig eingestellt wurde. Die T1 verkehrt seitdem zwischen den Haltestellen „Moltkeplatz“ und „Bernsmühle“ und erschließt die dünn besiedelten Außenbereiche im Hefel durch ein bedarfsgerechtes Nahverkehrsangebot. Es kommen Fahrzeuge eines Taxiunternehmers zum Einsatz, die bei Bedarf und nach Voranmeldung nach einem festen Fahrplan verkehren und festgelegte Haltestellen bedienen.

Seit Betriebsaufnahme des Taxibusverkehrs auf der T1 sind nach Aussage der VGV mbH lediglich zwei Beschwerden eingegangen; beide zu Beginn des Schuljahres im Spätsommer 2010 und nach dem Einsetzen des Schülerverkehrs. Die Anzahl der Fahrten hat sich in den Monaten ohne Schulferien bei 110 und 140 eingependelt (siehe Anlage), die Anzahl der beförderten Fahrgäste liegt zwischen 155 und 200. Geht man von durchschnittlich etwa 794 Fahrplanfahrten/ Monat aus, liegt die Quote der zwischen August 2010 und März 2011 tatsächlich bestellten Fahrten zwischen ca. 9,5% und ca. 17,5%.

Durch die Einstellung des regulären Linienvverkehrs auf der 171 zum 02.08.2010 reduziert sich demzufolge für die Stadt Velbert die VRR- Umlage um ca. 51.000 Euro/ Jahr. Mit dem, nach Angaben der VGV mbH für die Linie T1 verbundenen, jährlichen Aufwand in Höhe von ca. 10.000 Euro/ Jahr führt dies zu Einsparungen in Höhe von 41.000 Euro/ Jahr.

Die TaxiBus Linie TB 176 bedient seit dem 01.11.2010 den zeitgleich eingestellten Linienabschnitt der 177 zwischen Velbert-Nierenhof, Busbahnhof und Essen-Kupferdreh, Altersheim. In Essen besteht seitdem Anschluss an die Linie 177 in Richtung Kupferdreh (S) und Steele (S). Verstärkt wird das Angebot der TB 176 an Schultagen vormittags durch den Einsatz von zwei Kleinbussen (19 und 8-Sitzer) und nach Nachmittagen durch den Einsatz eines Kleinbusses (19-Sitzer).

Die Linie wird in Gemeinschaftskonzession von den Verkehrsunternehmen VGV, EVAG und VER betrieben. Zur Abwicklung der Verkehre wurde ein Betriebsdurchführungsvertrag abgeschlossen, welcher u.a. die anteilige Finanzierung der Verkehrsleistungen regelt.

In den Monaten November 2010 bis März 2011 wurden auf der Linie TB 176 durchschnittlich 490 Fahrten/ Monat durchgeführt, bei denen jeweils ca. 1.060 Fahrgäste befördert wurden (Verstärkerfahrten im Schülerverkehr nicht eingeschlossen). Die Anzahl der Fahrgäste ist dabei recht konstant (siehe Anlage). Geht man von durchschnittlich 854 Fahrplanfahrten/ Monat (ohne Schülerfahrten) aus, liegt die Quote der zwischen November 2010 und März 2011 tatsächlich auf der TB 176 angeforderten Fahrten zwischen 51% und knapp 60%.

Durch die Einstellung des Linienverkehrs der 177 auf Velberter Stadtgebiet konnte die VRR-Umlage für die Stadt Velbert zunächst um 26.500 Euro/ Jahr gesenkt werden. Durch die vergleichsweise hohe Anzahl der tatsächlich bestellten Fahrten schätzt die VGV mbH den anteiligen, für die Stadt Velbert verbleibenden finanziellen Aufwand jedoch auf etwa 28.000 Euro/ Jahr.

Hierbei ist aber zu beachten, dass bei Erhalt des Linienverkehrs der 177 auf Velberter Gebiet und dem, von der EVAG geforderten Buskilometersatz für die Stadt Velbert Belastungen in Höhe von 50.700 Euro/ Jahr verbunden gewesen wären, was auf der Relation Nierenhof, Busbahnhof – Essen, Steele in etwa einer Verdoppelung der ursprünglichen Kosten (s.o.) entsprochen hätte.

Insgesamt kann somit festgestellt werden, dass die, an der Fahrgastnachfrage ausgerichtete Anpassung des Verkehrsangebotes erfolgreich war.

2 Angebotsveränderungen in Ratingen-Breitscheid (Linien 131 und O16)

In der Sitzung am 14.02.2011 hat der ÖPNV-Ausschuss aufgrund von Planungen der Stadt Mülheim sowie der schwachen Fahrgastnachfrage zwischen Ratingen, Flurstraße und der Endhaltestelle „Am Kessel“ den Beschluss gefasst, einer Kürzung der Linie 131 bis zur neuen Endhaltestelle „Flurstraße“ durch die Mülheimer VerkehrsGesellschaft (MVG) und einer entsprechenden Angebotsausweitung auf der Linie O16 zum kommenden Fahrplanwechsel im Sommer 2011 (vorbehaltlich einer Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen) zuzustimmen.

Nach erfolgter Abstimmung mit der Stadt Ratingen ist außerdem beabsichtigt, das zu entfallende Fahrtenangebot auf der Linie 131 möglichst zeitgleich durch Taktverdichtungen auf der Ortsbuslinie O16 zu kompensieren. Die Fahrplanlagen beider Linien sollen - soweit betrieblich und fahrplantechnisch darstellbar - attraktive Umsteigebeziehungen für die Fahrgäste an der Haltestelle Flurstraße ermöglichen.

Aus diesem Grund hat der Kreis Mettmann auch die Rheinbahn AG um Prüfung gebeten, ob die Durchführung zusätzlicher Fahrten auf der Linie O16 ab dem 07.09.2011 betrieblich möglich ist. Nach Aussage der Rheinbahn kann die Durchführung zusätzlicher Fahrten der O16, die derzeit an der Haltestelle „Motor Hotel“ enden und bis zur Endhaltestelle „Am Kessel“ für die wegfallenden Fahrten der Linie 131 verlängert werden sollen, ab dem 07.09.2011 realisiert werden. Die Prüfungen zur Schaffung geeigneter Umsteigebeziehungen zwischen den Linien O16 und 131 ist indes noch nicht abgeschlossen, für die Umsetzung sind weitere Abstimmungsgespräche zwischen der Rheinbahn und der MVG erforderlich. Außerdem muss die MVG bei der Bezirksregierung Düsseldorf einen Antrag auf Änderung des Linienweges stellen.

Im Zuge der Linienkürzung der 131 bis zur Flurstraße ergibt sich auf Ratinger Gebiet eine buskilometrische Minderleistung in Höhe von ca. 42.000 km/Jahr, was Einsparungen in Höhe von ca. 36.100 Euro/Jahr entspricht. Durch die zeitgleiche Ausweitung des Fahrtenangebotes auf der O16 entsteht eine buskilometrische Mehrleistung von rund 12.000 km/Jahr, die in Ratingen zu Mehrkosten in Höhe von ca. 9.600 Euro/Jahr führen. Somit können in Ratingen mit den Angebotsanpassungen Einsparungen von rd. 26.500 Euro/Jahr generiert werden.

3 Tarifharmonisierung VRR / VGN – Einführung einer neuen Preisstufe

Ausgangslage

Im Sitzungsblock Dezember 2010 des VRR erfolgte der Grundsatzbeschluss für die tarifliche Zusammenführung des VRR- Raumes mit der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) zum 01.02.2012. Damit ist die Schaffung eines gemeinsamen Tarifraumes in die Wege geleitet worden, welcher künftig die Anwendung der VRR- Tarifsystematik auch in den Kreisen Kleve und Wesel ermöglicht und bereits heute mit dem bestehenden, gemeinsamen Zweckverbandsgebiet deckungsgleich ist. Dies entspricht ferner der von seitens des Landes NRW gewünschten Verringerung der Zahl der Tarifräume.

Bei der Schaffung eines gemeinsamen Tarifraumes im VRR kommt dem streckenbezogenen NRW-Tarif eine besondere Bedeutung zu: Grund hierfür ist, dass der VRR-Tarif weit in den VGN- Raum hinein ragt, dieser jedoch entgegen der üblichen Anwendung nur im ÖPNV, nicht jedoch im SPNV mit seinen tendenziell größeren Reiseweiten gilt. Dies hat zur Folge, dass bei Nutzung des SPNV der NRW-Tarif zur Anwendung kommt. Der NRW-Tarif liegt aber bereits heute deutlich über dem verbundweit gültigen VRR-Tarif der Preisstufe D. Damit entstehen dem VRR zwangsläufig Mindereinnahmen. Um diese auszugleichen, wurde die Anpassung der räumlichen Gültigkeit der bisher verbundweit gültigen Preisstufe D für erforderlich gehalten. Ferner sollte eine weitere, im neuen VRR- Tarifraum gültige Preisstufe entwickelt werden.

Anpassung der Preisstufen D und E

Der Kreis Mettmann hat sich im Vorfeld zu den politischen Beratungen für den Erhalt der räumlichen Gültigkeit der bestehenden Preisstufe D ausgesprochen. Nach der Vorstellung verschiedener Ausgestaltungs- und Modellvarianten wurde in den VRR- Gremien am 17.03.2011 die Einführung von zwei, für die Preisstufe D festgelegte Geltungsbereiche (D-Nord, D-Süd) sowie einer, für den neuen Gesamtverbundraum gültigen Preisstufe E be-

schlossen. Der Geltungsbereich D-Nord entspricht dabei im wesentlichen dem heutigen VGN-Raum, während der Geltungsbereich D-Süd weitestgehend den heutigen VRR-Raum abdeckt.

Für Kunden im Kreisgebiet, die bislang das gesamte Verbundgebiet mit der Preisstufe D befahren haben, werden sich keine Änderungen ergeben. Auch die Gültigkeitsbereiche der Preisstufen A, B und C bleiben erhalten. Lediglich für Fahrten außerhalb der Preisstufe D-Nord bzw. D-Süd liegenden Fahrziele gilt ab dem 01.01.2012 Preisstufe E.

Geltungsbereich der Preisstufe D-Nord



Quelle: VRR

Geltungsbereich der Preisstufe D-Süd



Quelle: VRR

Quelle: VRR

Der Zusatznutzen der verbundweiten Gültigkeit beim Ticket2000 und YoungTicketPLUS ist zukünftig wahlweise in der Variante D Nord oder Süd erhältlich. Für Fahrten über diese Region hinaus ist ein Zusatzticket mit unterschiedlicher Staffelfung notwendig. SchokoTicket und BärenTicket sind künftig in den Varianten D-Süd, D-Nord oder E erhältlich.

Damit fallen die komplexen Übergangstarife weg und auf langen Relationen gilt nicht mehr der NRW-Tarif, sondern der Verbundtarif mit der neuen Preisstufe E. Im Sommer dieses Jahres werden dann die preislichen Abstimmungen im Rahmen der Tarifintegration erfolgen. Die Preisstufe E wird dabei preislich unterhalb des NRW Tarifes liegen.

Da es jedoch bei einigen Relationen an der Grenze zwischen den Preisstufen D und E zu Preissprüngen kommen kann, beabsichtigt der VRR zum 01.01.2014 eine verbundweite Strukturreform durchzuführen, um dann auch die Erfahrungen aus den ersten Jahren der Tarifgemeinschaft zu nutzen und ggf. weitere Optimierungen umzusetzen, die den Anforderungen des Marktes entsprechen.

4 Entscheidung der EU-Kommission zum Beihilfeprüfverfahren Langenfeld

Die Stadt Langenfeld hatte im Jahr 1999 eine Beihilfebeschwerde bei der EU-Kommission eingelegt, weil sie in ihren Kreisumlagezahlungen zur Finanzierung der Verkehre von Rheinbahn und den Bahnen der Stadt Monheim innerhalb des Stadtgebietes eine unzulässige Beihilfe sah.

Die EU-Kommission hat nun im Beihilfepförfahren gegen den VRR eine positive Entscheidung für den Verbund getroffen. So entschied die Kommission, dass bei der Finanzierung der kommunalen Verkehre der Verkehrsunternehmen im VRR nicht gegen Beihilferecht verstoßen

wird und keine rechtswidrige Überkompensation vorliegt. Auch wurde das VRR-Finanzierungssystem des VRR als kompatibel mit den Anforderungen der gültigen EU VO 1370/2007 beurteilt.

Damit steht fest, dass die im Verbundraum vereinbarte Finanzierung ÖPNV-bedingter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen rechters ist und jahrelang zurückliegende Zahlungen und Abrechnungen Bestand haben. Die Gefahr einer Rückforderung von Beihilfen besteht nach Auskunft des VRR somit nicht mehr.

5 Stand der Verhandlungen zwischen DB Regio NRW und VRR

Der Ende 2009 zwischen DB Regio und dem VRR abgeschlossene Änderungsvertrag wurde durch das Urteil des BGH vom 08.02.2011 für nichtig erklärt. Für VRR und DB Regio NRW steht indes fest, dass die bisherigen Maßnahmen, welche zur Verbesserung bzw. Optimierung des SPNV im VRR beitragen (Umsetzung des S-Bahnkonzeptes, Einsatz neuer Züge etc.), erhalten werden sollen. Aus diesem Grund haben sich beide Vertragspartner auf einen „Letter of Intent“ (Absichtserklärung) verständigt, um im Rechtsrahmen des BGH-Urteils zu einer außergerichtlichen Vergleichslösung zu kommen. Das Landesverkehrsministerium hat zudem Anfang Mai verlauten lassen, dass es seine im Jahr 2009 getroffene Zusagen zur Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel bei Abschluss eines rechtswirksamen Änderungsvertrages auch weiterhin einhalten wird.

Der damalige, nun ungültige Änderungsvertrag traf u.a. Regelungen zum Einsatz neuer Züge auf allen S-Bahnlinien im VRR. Neben den, bereits im Verkehrsvertrag von 2004 enthaltenen Festlegungen zur Beschaffung von 84 Neufahrzeugen, sah der Änderungsvertrag die Anschaffung von 32 weiteren Zügen für die S6 und S68 (HVZ-Verstärkerlinie zwischen Wuppertal-Vohwinkel – D Hbf. – Langenfeld) vor. Während auf den kreisbedienenden DB-Linien S1, S8 und S9 der Fahrzeugtausch mittlerweile abgeschlossen wurde, ist der Einsatz auf den Linien S6 und S68, der ursprünglich ab 2012 vorgesehen war – v.a. durch die andauernden Rechtsstreitigkeiten – daher bis heute nicht erfolgt.

Der Kreis Mettmann hat darum in der Vergangenheit eindringlich gegenüber dem Land NRW, dem VRR und der DB Regio auf die Bedeutung moderner Züge auf der S6 hingewiesen. Der Zusammenhang zwischen dem momentan eingesetzten Wagenmaterial und der, durch den VRR festgestellten, nach wie vor unbefriedigenden Angebotsqualität verdeutlicht abermals die Notwendigkeit eines Fahrzeugtausches: Zwar hat sich Pünktlichkeit auf der S6 im Vergleich zu 2009 leicht gebessert, dennoch markiert sie im Vergleich zu allen anderen S-Bahnlinien weiterhin das Schlusslicht.

Dabei wird auf dieser Linie mit 55.000 Fahrten/Tag die höchste Fahrgastnachfrage aller S-Bahnlinien im VRR verzeichnet.

Um dieser Situation beizukommen und um dem Wettbewerbsgedanken zukünftig verstärkt Rechnung zu tragen, sollen die S-Bahnleistungen der Linien S5 /S8 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in den Wettbewerb überführt werden. Von diesem Zeitpunkt an ist außerdem beabsichtigt, die auf diesen beiden Linien eingesetzten Neufahrzeuge auf der Linie S6 einzusetzen, um für die Fahrgäste im Kreis Mettmann ein deutlich besseres Qualitätsniveau bieten zu können.

Von wesentlicher Bedeutung ist, dass vom VRR und DB Regio NRW rechtssichere Vertragsgrundlagen geschaffen werden, um insbesondere ansonsten bestehende, erhebliche finanzielle Risiken für den kommunalen Raum auszuschließen und die verkehrliche Ausgestaltung in verlässliche Bahnen zu lenken. Die aktuellen Verhandlungen werden insofern positiv betrachtet.

Anlage