Anlage 4 zum Vorbericht: Änderung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vom 23.07.2008

Auszug der Ziffern 3.6 und 3.8 aus dem bisherigen Nahverkehrsplan

3.6 Festlegung von Qualitätsstandards

Bei Linienverkehren nach § 42 PBefG muss das Verkehrsangebot der Unternehmer an Schultagen und schulfreien Tagen eigenwirtschaftlich erbracht werden.

Das Verkehrsangebot in den Städten muss einen höheren Standard als das Angebot im ländlichen Bereich haben. Bei städtisch verdichteten Räumen wie z. B. Biberach und Laupheim ist ein vertakteter Fahrplan anzustreben. Ein höheres Fahrplanangebot wird auch bei den Hauptverkehrslinien gefordert (die Hauptverkehrslinien sind im Abschnitt Busverkehr, gegliedert in Teilräume unter Ziffer 4.2 jeweils genannt).

Der für den Überlandverkehr definierte Mindestbedienungsstandard ist an Schultagen zwei Vormittagsfahrten zum Unterrichtsbeginn und, solange die Ganztageschule nicht flächendeckend eingerichtet ist, zwei Rückfahrten vom Vormittagsunterricht, eine Fahrt zum Nachmittagsunterricht sowie zwei Rückfahrten vom Nachmittagsunterricht. Bei Ganztagesbetreuung ist das Fahrplanangebot zwischen Verkehrsunternehmen, Schulen und Aufgabenträger abzustimmen.

An schulfreien Tagen soll vormittags und nachmittags je eine Hin- und Rückfahrt auf den konzessionierten Strecken angeboten werden.

In begründeten Einzelfällen kann vom definierten Mindestbedienungsstandard abgewichen werden. Über diese Ausnahmen entscheidet der Verwaltungs- und Finanzausschuss.

Das eingesetzte Fahrzeugmaterial soll den Vorgaben der Fahrzeugförderung entsprechen. Der Einsatz von Niederflurbussen ist in den Stadtlinienverkehren anzustreben, um hier die Zugangshindernisse für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu reduzieren. Auch im Überlandlinienverkehr ist künftig der Einsatz von klimatisierten Fahrzeugen wünschenswert.

Die vom DING-Verbund geforderte Ausstattung der Linienfahrzeuge mit elektronischen Fahrscheindruckern ist zwingend, außerdem soll an den Fahrzeugen das Verbundlogo angebracht sein. Ebenso ist der Einsatz elektronischer Fahrzielanzeiger gewünscht.

Der DING-Verbundtarif muss innerhalb des Verbundgebietes auf allen Linien gelten. Im die Verbundgrenze überschreitenden Verkehr gelten die so genannten Haustarife, sofern keine Übergangstarife auf Basis des Verbundtarifs vereinbart sind. In Stadtverkehren können mit Zustimmung des DING Sondertarife angeboten werden, wenn die Gemeinde die Differenz zum genehmigten Verbundtarif trägt.

Beim Ausbau der Infrastruktur soll den neuesten technischen und baulichen Ausführungen dadurch Rechnung getragen werden, dass auch ein barrierefreier Zugang zu den Haltestellen und Fahrzeugen gegeben ist. In den Stadtverkehren soll das Haltestellennetz so dicht sein, dass der Einzugsbereich von Haltestelle zu Haltestelle 500 m nicht überschreitet. Die Haltestellen müssen gekennzeichnet und mit Fahrplänen und Tarifinformationen versehen sein.

Teilorte und Ortsteile sollen durch öffentliche Linien zu den Hauptorten möglichst direkt verbunden sein.

3.8 Linienbündelungen in den Verkehrsräumen

Nach § 9 Abs. 2 PBefG kann die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden, wenn es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert. Nach der Zielsetzung des § 8 PBefG soll eine ausreichende Verkehrsbedienung und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung durch eine Integration der Verkehrsbedienung erreicht werden. Die integrierte Verkehrsgestaltung soll erreicht werden, indem verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden. Dies ermöglicht zugleich auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken und begrenzt die Belastung öffentlicher Haushalte (vgl. BT-Drucksache 12/6269, S. 143).

Der Landkreis als Aufgabenträger hat im allgemeinen Verkehrsinteresse auf ein gutes Fahrplanangebot und einen effizienten Einsatz von Finanzmitteln zu achten. Dabei berücksichtigt der Kreis auch die Struktur der Verkehrsunternehmen mit überwiegend kleinen und mittleren Betriebsgrößen. Deshalb setzt der Landkreis zunächst verstärkt auf Verkehrskooperationen mit klaren vertraglichen Regelungen mit den Verkehrsunternahmen in den einzelnen Nahverkehrsräumen. Dies entspricht auch den gesetzlichen Zielbestimmungen in § 8 Abs. 3 PBefG. Auch für diese Verkehrskooperationen sind die Laufzeiten der Konzessionen zu synchronisieren. Der Landkreis orientiert sich dabei im Grundsatz an der derzeit am längsten laufenden Konzession im jeweiligen Nahverkehrsraum.

Damit soll den Unternehmen Zeit gegeben werden, die Kooperationen aufzubauen und rechtzeitig die künftige Gestaltung der Verkehrsleistungen zu koordinieren und zu verhandeln. Über diese verstärkten Kooperationen sollen Synergieeffekte in der Verkehrserbringung möglich werden, die sich positiv sowohl auf die ausreichende Verkehrsbedienung als auch auf die erheblichen Subventionsleistungen des Landkreises auswirken. Sollten die Ziele über verstärkte Verkehrskooperationen nicht erreicht werden, wird nachrangig spätestens 1 Jahr vor Ablauf der synchronisierten Konzessionen für das im Nahverkehrsplan definierte Linienbündel ein Genehmigungswettbewerb initiiert.

Für den Fall, dass Verkehrsunternehmen auch in Zukunft Subventionsverträge mit dem Landkreis Biberach mittel- oder längerfristig abschließen wollen, wird dies nur noch auf der Basis einer nachvollziehbaren Kalkulation möglich sein, wobei sich die Laufzeit des Subventionsvertrages dann an der Laufzeit der jeweiligen Konzession orientiert.

Die Vorschläge zur Linienbündelung umfassen nur Linienverkehre, die bereits heute und in Zukunft nicht ohne Subventionsleistungen betrieben werden. Die eigenwirtschaftlichen Verkehre der Verkehrsunternehmen sollen wie bisher auch künftig vollständig in deren Eigenverantwortung bleiben, soweit dies vergaberechtlich möglich ist.

Die Linienbündelung in Form der gebündelten Genehmigungserteilung i. S. d. § 9 Abs. 2 PBefG ist Sache der Genehmigungsbehörden. Der Nahverkehrsplan hat nur eine vorbereitende Funktion, indem er abwägend festlegt, wo aus Sicht des Landkreises als Aufgabenträger die Voraussetzungen für eine gebündelte Genehmigung von Linien vorliegen und wo diese erforderlich ist (planerische Linienbündelung).

Voraussetzung für die Linienbündelung und ihre planerische Vorbereitung im Nahverkehrsplan ist, dass

- die Linien verkehrlich und wirtschaftlich verbunden sind und
- ihre Bündelung auch unter Berücksichtigung des unternehmerischen Interesses an möglichst kleinteiligen Märkten erforderlich ist.

Der Nahverkehrsplan verfolgt in den einzelnen Teilräumen Bündelungskonzepte deshalb dort, wo die vorhandenen Linien nach der vorgenommenen fachlichen Beurteilung verkehrlich und wirtschaftlich miteinander verknüpft sind, also in dem Sinne etwas miteinander zu tun haben, dass aus der Sicht der Fahrgäste, etwa im Bezug auf Umsteigebeziehungen, eine Abstimmung zwischen den Linien erwartet wird bzw. aus Sicht der Leistungserbringer Synergiepotentiale bei einer Leistungserbringung aus einer Hand gegeben sind.

Erforderlich sind Linienbündelungen dann, wenn bei einer Abwägung mit den tendenziell gegen eine Bündelung streitenden unternehmerischen Interessen an möglichst kleinteiligen Märkten die mutmaßlichen Vorteile einer Verkehrsbedienung aus einer Hand für die Fahrgäste und die All-

gemeinheit überwiegen. Für die Allgemeinheit hat hier das vom Gesetzgeber hervorgehobene Kriterium der Begrenzung öffentlicher Ausgleichsleistungen besonderes Gewicht.

Aus der Sicht des Landkreises Biberach kommen folgende Linienbündelungen und Synchronisierungen der Laufzeiten der jeweiligen Liniengenehmigungen in nachfolgend genannten Teilräumen in Betracht:

3.8.1	Raum Biberach:	Linienbündelungen faktisch bereits vollzogen in den Linien 1 - 12, 215
3.8.2	Raum Laupheim:	Linien 222, 240, 225, 226, 227, 229 sowie Stadtverkehr Laupheim (fahrplantechnisch dargestellt unter 220, 221, 224 und 228)
3.8.3	Raum Ochsenhausen:	Linien 250, 251, 252, 253, 254, 255 sowie die Genehmigungen nach § 42 PBefG von Sinningen - Kirchberg - Memmingen, Ochsenhausen - Füramoos - Biberach sowie Berkheim/Bonlanden - Biberach
3.8.4	Raum Riedlingen:	Linien 218, 380/382, 381, 395/396 sowie Ortslinienverkehre Uttenweiler und Attenweiler
3.8.5	Raum Bad Schussenried/
Bad Buchau:	Linien 217 und 272

Die einzelnen Laufzeiten der Genehmigungen sind unter 6.3 dargestellt.

Als Kriterien für die Linienbündelungen wurde u. a. Folgendes zugrunde gelegt:

- Linien mit Verbindungsfunktionen zwischen Zentren
- Linien mit Erschließungsfunktionen
- Linien mit besonderer Funktion des Schülerverkehrs bzw. Verbindungen der einzelnen Schulstandorte
- Mögliche betriebswirtschaftliche und wirtschaftliche Kriterien zur Erbringung einer optimalen und wirtschaftlichen Verkehrsleistung (hier liegen Erkenntnisse in einzelnen Verkehrsräumen vor).

Voraussetzung ist ferner die Harmonisierung der Laufzeiten der Genehmigung zur Entfaltung der Wirksamkeit von Linienbündeln

Mit der Linienbündelung sollen auch wirtschaftliche Voraussetzungen im Hinblick auf die Umsetzung der EU-Verordnung 1370/70 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (Nachfolge der EWG-VO 1191/69) und der geforderten Anpassung des PBefG an die neue Rechtslage geschaffen werden.

Die vorgenannten Kriterien waren Grundlage der Abwägungsgründe für die vorgeschlagenen Linienbündelungen wie sie auch in den jeweiligen Teilräumen für den Busverkehr (Ziffer 4.2 ff.) genannt sind.