



MITTEILUNGSVORLAGE

Fachamt/Verursacher

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Büro des Magistrats	09.09.2015	2626/15 - I/597
---------------------	------------	-----------------

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Top	Abst. Ergebnis
Magistrat	14.09.2015		
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss			
Finanz- und Wirtschaftsausschuss			
Stadtverordnetenversammlung			

Betreff:

Öffentlicher Personennahverkehr; Neuvergabe der Buskonzession für die Linie 24 und Anbindung des Stadtteils Naunheim an den Stadtbusverkehr

Anlage/n:

ohne Anlagen

Inhalt der Mitteilung:

Der Bericht zur Neuvergabe der Buskonzession für die Linie 24 und zur Anbindung des Stadtteils Naunheim an den Stadtbusverkehr wird zur Kenntnis genommen.

Wetzlar, den 08.09.2015

gez. Dette

Begründung:

Inhalt der Mitteilung:

1. Neuvergabe der Konzession für die Buslinie 24

Zum 31.03.2017 läuft die derzeitige Konzession für den Betrieb der Buslinie 24 (Gießen - Heuchelheim - Lahnu - Naunheim - Wetzlar) aus. Die Linie wird durch die Firmengemeinschaft ESE Verkehrsgesellschaft mbH (Firmen Erletz (Staufenberg) und Schwalb (Buseck)) im Wege einer sog. „eigenwirtschaftlichen“ Linienkonzession, d.h. auf eigenes wirtschaftliches Risiko ohne Anspruch auf Zuschüsse von den beteiligten ÖPNV-Aufgabenträgern, betrieben. Die Linie berührt das Gebiet von vier kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern und ihren Lokalen Nahverkehrsorganisationen (Stadtwerke Gießen AG für die Stadt Gießen, Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV-Verkehr) für den Landkreis Gießen, Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW) für den Lahn-Dill-Kreis, Lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt Wetzlar für die Stadt Wetzlar).

Die vier beteiligten Lokalen Nahverkehrsorganisationen haben in den vergangenen Monaten intensive Gespräche über die künftige Konzeption der Linie 24 und das Verfahren für eine Neuvergabe der Konzession ab dem 01.04.2017 geführt. Konsens herrschte über das Ziel, die Linie 24 in ihrem Kernangebot auch künftig zu erhalten, um die vielfältigen Kundenbedürfnisse auf der Strecke zwischen Gießen und Wetzlar nördlich der Lahn angemessen zu berücksichtigen. Die Linie 24 ist geprägt durch vielfältige Start-Ziel-Relationen, wobei gerade aus den drei Lahnaer Ortsteilen starke Fahrbeziehungen sowohl in Richtung Gießen als auch in Richtung Wetzlar bestehen, während die Anzahl der Fahrgäste, die den gesamten Linienweg von Gießen bis Wetzlar befahren, eher geringer ist. Eine Teilung der Linie (z.B. in eine neue Linie von Wetzlar bis Lahna-Atzbach und eine weitere Linie von Gießen bis Lahna-Atzbach) wäre aufgrund der geschilderten komplexen Nachfrage jedoch nicht kundenorientiert und auch eher unwirtschaftlich.

Für das Verfahren zur Neuvergabe der Linienkonzession sind einschlägige Vorschriften des europäischen und des nationalen Vergaberechts zu beachten. Eine der beteiligten vier Lokalen Nahverkehrsorganisationen muss sich im Einvernehmen mit den anderen als öffentlicher Auftraggeber positionieren, der seine Vergabeabsicht und eine entsprechende Leistungsbeschreibung öffentlich bekannt macht. Ab der erfolgten europaweiten Bekanntmachung der Vergabeabsicht können sich Verkehrsunternehmen innerhalb einer Dreimonatsfrist für eine eigenwirtschaftliche Konzession bewerben. Die Genehmigungsbehörde (RP Gießen) kann auf einen solchen Antrag die Konzession erteilen, wenn der Antragsteller die geforderte Verkehrsleistung erbringt und darlegt, dass die Leistung wirtschaftlich ausreichend finanziert ist. Entspricht ein eigenwirtschaftlicher Antrag nicht diesen Anforderungen, so ist er abzulehnen. Zwar ist der eigenwirtschaftliche Betrieb von Buslinien in der Regel wirtschaftlich nicht tragbar, da die Fahrgeldeinnahmen zur Deckung der Kosten nicht ausreichen. Jedoch handelt es sich bei der Linie 24 um eine „starke“ Linie, so dass ein solcher genehmigungsfähiger eigenwirtschaftlicher Antrag nicht auszuschließen ist.

Über die Frage, welche der vier Lokalen Nahverkehrsorganisationen formal als Auftraggeber auftritt, konnte bislang noch keine abschließende Entscheidung herbeigeführt werden. Dies liegt insbesondere an dem wirtschaftlichen Risiko, das ein Aufgabenträger eingeht, wenn er als öffentlicher Auftraggeber auftritt und damit zunächst das zu erwartende Defizit einer solchen Linie zu tragen hat. Ziel der Verhandlungen ist

deshalb vorrangig, dieses Risiko durch eine Finanzierungsvereinbarung angemessen (entsprechend der im jeweiligen Gebiet erbrachten Verkehrsleistung) auf die vier Beteiligten zu verteilen. Die Übernahme der Auftraggebereigenschaft für die Linie 24 durch die Stadt Wetzlar kommt nicht in Betracht, da dies nur durch eine Erhöhung der Personalressourcen bei der städtischen Nahverkehrsorganisation möglich wäre. Derzeit zeichnet sich ab, dass evtl. die Stadt Gießen die Auftraggebereigenschaft weiterhin wahrnehmen könnte, da sie aufgrund der im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) geltenden Regeln für die Zuschreibung der Fahrgeldeinnahmen für die Linie 24 höhere Einnahmen erhalten würde, als dies bei Wahrnehmung dieser Funktion durch eine der anderen Aufgabenträger der Fall wäre und sich damit der Defizitenausgleich für alle Beteiligten günstiger darstellen würde. Für die Stadt Wetzlar ist aufgrund der vorliegenden Finanzdaten zur Linie 24 derzeit nicht zu erwarten, dass sich bei einer wettbewerblichen Vergabe die Zahlungspflichten für den Betrieb der Linie 24 (derzeit ca. 180.000 €/jährlich an die Stadt Gießen, die bislang die Auftraggebereigenschaft für die Linie besitzt) wesentlich erhöhen werden. Die Zahlungspflicht der Stadt Wetzlar für die Linie 24 resultiert aus dem Verbundvertragswerk des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Danach haben sich die ÖPNV-Aufgabenträger an dem Aufwand des benachbarten Aufgabenträgers finanziell zu beteiligen (Infrastrukturkostenausgleich), den dieser durch die Erbringung von Busleistungen im fremden Zuständigkeitsbereich erbringt. Dies gilt auch für ins eigene Gebiet einbrechende eigenwirtschaftliche Verkehre.

Von den Planern der VLDW und des ZOV-Verkehr wurde zwischenzeitlich ein Fahrplankonzept für die Linie 24 entwickelt. Dieses ist noch im Detail weiter abzustimmen. Es wird angestrebt, dass die öffentliche Bekanntmachung der Vergabeabsicht noch im Jahr 2015 erfolgen wird.

2. Anbindung des Stadtteils Naunheim an den Stadtbusverkehr

In der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Wetzlar vom Juli 2014 ist in Abschnitt 5.1 festgehalten, dass nach Ablauf der derzeit gültigen Konzession der Linie 24 angestrebt wird, den Stadtteil Naunheim in den Stadtbusverkehr Wetzlar einzubinden. Hierzu soll zu gegebener Zeit eine Kosten-Nutzen-Untersuchung vorgenommen werden. Im Rahmen des derzeit durchzuführenden Verfahrens zur Neuvergabe der Linie 24 ist die im Nahverkehrsplan festgehaltene Anregung, den Stadtteil Naunheim in den Stadtbusverkehr Wetzlar einzubinden, zu prüfen.

Ziel der Versorgung Naunheims mit einer Stadtbuslinie ist die Schaffung einer umsteigefreien Durchbindung über den Bahnhof/ZOB hinaus in die Innenstadt. Die theoretisch denkbare Verlängerung der Linie 24 oder der an Werktagen im Auftrag der VLDW mit 7 Fahrtenpaaren zwischen dem Bahnhof/ZOB und Lahnu-Atzbach verkehrenden Linie 240 wurde von den anderen Aufgabenträgern abgelehnt. Die hierdurch für diese Linien entstehenden Mehrkosten sind im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung nicht sauber abgrenzbar, so dass die anderen Aufgabenträger selbst bei Kostenübernahme durch die Stadt Wetzlar nicht bereit sind, die Linien durch die Fahrtwegverlängerung in die Innenstadt kostenmäßig und organisatorisch zu belasten. Als weiteres Argument gegen eine solche Lösung wird im Übrigen vorgetragen, dass die Linien der Anbindung der kreisangehörigen Gemeinden an die Oberzentren dienen und nicht dem Zweck, innerstädtische Verkehrsbedürfnisse abzudecken.

Als verbleibende Möglichkeit, Naunheim umsteigefrei an die Innenstadt anzubinden, könnte eine vorhandene Stadtbuslinie über den Bahnhof/ZOB hinaus nach Naunheim

verlängert werden. In Betracht käme hier insbesondere die Linie 14 (Bahnhof/ZOB - Nauborn), die werktags im Halbstundentakt verkehrt.

Die Nachfrage nach der bezweckten umsteigefreien Durchbindung lag bei der früheren Linie 41, die bis zum Leitzplatz fuhr, im Jahr 2007 bei einer werktäglichen Nutzerzahl von ca. 15 Fahrgästen. Die gewünschte Verbindung aus Naunheim über den ZOB hinaus in Richtung Innenstadt ist, zwar nicht umsteigefrei, aber durch die enge Taktfolge der zahlreichen Buslinien, die vom ZOB in Richtung Leitzplatz fahren, in guter Verbindungsqualität gegeben. Das werktägliche Fahrgastaufkommen in Naunheim beträgt insgesamt ca. 150 Einsteiger und ca. 150 Aussteiger.

Der Stadtteil Naunheim hat derzeit eine im Vergleich der Wetzlarer Stadtteile leicht überdurchschnittliche Busanbindung. Durch die Linien 24 und 240 erfolgt werktäglich eine Busverbindung in die Innenstadt und nach Lahnau im 30-Minuten-Takt, nach Gießen morgens und nachmittags/abends im 30-Minuten-Takt, tagsüber im 60-Minuten-Takt. Des Weiteren ist das Angebot spätabends und an Samstagen und Sonntagen sehr gut, wobei im Rahmen der Neukonzeption/Ausschreibung der Linie 24 hier eine leichte Reduzierung der Bedienungshäufigkeiten zu den Randzeiten zu erwarten ist. Das vorgeschlagene Konzept würde eine Verkürzung der Taktfolge an Werktagen, insbesondere nachmittags, auf ca. 15 Minuten bewirken. Eine solche Bedienstungsqualität ist auf den zentralen Linien 12, 13 und 16, obwohl im Nahverkehrsplan befürwortet, aber aus wirtschaftlichen Gründen nicht festgeschrieben, nicht gegeben (20-Minuten-Takt bzw. 20/30-Minuten-Takt).

Für eine Durchbindung der Linie 14 nach Naunheim mit einem Verkehrsangebot mittlerer Häufigkeit (10 Fahrtenpaare an Werktagen, 7 Fahrtenpaare an Samstagen und 4 Fahrtenpaare an Sonntagen) würde sich ein Aufwand von ca. 112.500 €/Jahr ergeben. Dem stunden zu erwartende Fahrgeldeinnahmen von ca. 20.000 €/Jahr gegenüber. Eine Ersparnis bei den derzeit für die Linien 24 und 240 zu leistenden Aufwendungen würde durch das zusätzliche Verkehrsangebot nicht bewirkt, d.h. die Zahlungspflicht der Stadt Wetzlar für den Infrastrukturkostenausgleich an benachbarte Aufgabenträger bleibt für die Linien 24 und 240 daneben bestehen. Für die angebotsschwächere Linie 240 zahlt die Stadt Wetzlar jährlich ca. 20.000 € an die VLDW.