



Hauptamt

Vorlage: Informationsvorlage

IV/002/2021

AZ:

I. Vorlage

Gemeinderat am

23.02.2021

öffentlich

Kenntnisnahme

II. Tagesordnungspunkt

ÖPNV-Linienbündel Langenau Linie 59

- Sachstand zur erneuten Vergabe -

Einführung einer Stadtbuslinie

III. Anlagen

210212_Fahrplanvariante 1_Ortsbusverkehr Sontheim

210212_Fahrplanvariante 2_Ortsbusverkehr Sontheim

210212_Ortsverkehr Sontheim_Beschreibung und Angebot

IV. Beschlussvorschlag

Siehe Darstellung des Sachverhalts

V. Finanzielle Auswirkungen

keine

Einnahmen: _____

Ausgaben: _____

<input type="checkbox"/> Planmäßig	_____	HH-Stelle	_____
<input type="checkbox"/> Überplanmäßig	_____	HH-Stelle	_____
<input type="checkbox"/> Außerplanmäßig	_____	HH-Stelle	_____
<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag	_____	HH-Stelle	_____
<input type="checkbox"/> Verpf.ermächtigung	_____	HH-Stelle	_____

Darstellung des Sachverhaltes

Beim Regierungspräsidium hat die Firma DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) den in der Anlage beigefügten Antrag gestellt, den Linienverkehr auf den oben genannten Strecken des Linienbündels Langenau auf den Linien 58, 59 und 582 (weiter) zu genehmigen. Das Linienbündel Langenau umfasst ca. 726.000 Nutzkilometer pro Jahr. Teil des Linienbündels ist die Linie 59 von Ulm – Langenau – Niederstotzingen – Sontheim an der Brenz – Giengen – Heidenheim. Darin werden die Schülerverkehre zwischen Niederstotzingen und Sontheim abgebildet. Auf den Landkreis Heidenheim entfallen ca. 123.300 km Linienverkehr. Die RAB wurde von der Betriebspflicht aus der aktuellen eigenwirtschaftlichen Genehmigung für diesen Linienverkehr zum **31.12.2020** entbunden.

Hintergrund der Entbindung war, dass mit Schreiben vom 26.04.2019 das Verkehrsunternehmen bei der zuständigen Genehmigungsbehörde einen Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht gestellt hat. Begründet wurde dieser Antrag damit, dass der Betrieb des Linienbündels dem Unternehmen wirtschaftlich nicht zumutbar sei.

Der beantragte Verkehr soll auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) betrieben werden. Der Linienverkehr ist in den DING-Fahrplänen Nummer 58, 59 und 582 veröffentlicht. Der Linienverkehr ist in den Donau-Iller-Nahverkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund einschließlich der Übergangstarife in den Heidenheimer Tarifverbund (htv) einbezogen. Zur Anwendung kommt der DING-Tarif. Darin werden die Schülerverkehre zwischen Niederstotzingen und Sontheim abgebildet.

Nach § 14 Abs. 1 PBefG wurde die Gemeinde zu dem Antrag gehört und Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Die Gemeinde hat sich nach Rücksprache mit der Schulleitung der GWRRS zu dem Antrag geäußert und Bedenken wegen des Fahrplanes vorgebracht, da er entgegen der Aussagen der RAB teilweise vom bisherigen Fahrplan abweicht. Weiterhin wurde bei der Stellungnahme auf die Verhandlungen zwischen der RAB und der Gemeinde Sontheim an der Brenz bezüglich der Ergänzung der Linie 59 durch einen „Stadtbus“ hingewiesen.

Da eine Genehmigungsentscheidung nicht bis zur geplanten Betriebsaufnahme durch das RP getroffen werden konnte, wurde der Antragstellerin eine einstweilige Erlaubnis nach § 20 PBefG erteilt.

Parallel zur Anhörung der Städte und Gemeinden wurde der Landkreis Heidenheim beteiligt, da er zusammen mit dem Alb-Donau-Kreis und der Städte Ulm sowie Neu-Ulm Aufgabenträger ist und den Verkehr mitfinanziert. Nach Kenntnis der Gemeindeverwaltung hat der Landkreis der Teilfinanzierung zugestimmt.

Durch die Notvergabe ist der Linienverkehr für die Dauer von 2 Jahren über die RAB sichergestellt, von Seiten der Gemeindeverwaltung wird aber versucht, nach Möglichkeit eine Verbesserung der Anfahrts- und Abfahrtszeit zum Schulzentrum zu erreichen.

Die erneute Vergabe der Konzession hat nach Rücksprache mit dem Regierungspräsidium Tübingen bezüglich der geplanten Einrichtung einer Stadtbuslinie folgende rechtliche Auswirkungen, wobei das Regierungspräsidium davon ausgeht, dass die Stadtbuslinie nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann (*Erläuterung: „Sofern eine ausreichende Verkehrsbedienug kostendeckend finanziert werden kann (Eigenwirtschaftlichkeit), sollen nicht zusätzlich öffentliche Zuschüsse durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben werden (Gemeinwirtschaftlichkeit)“*) :

Mit der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung für einen Linienverkehr ist grundsätzlich die Betriebs- und Beförderungspflicht für den Verkehr auf der jeweiligen Strecke verbunden, aber auch der Anspruch darauf, dass der genehmigte Verkehr gegen konkurrierende Linien geschützt wird, wenn er ansonsten nicht mehr auskömmlich wäre. Der Linienbetreiber hat also die Pflicht, aber auch ein „**Vorrecht**“, den Linienverkehr auf der genehmigten Strecke durchzuführen. Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren (wie hier sowohl bei der Linie 59 als auch bei der Stadtbuslinie) spielt der Schutz gegen konkurrierende Linien allerdings keine so wesentliche Rolle, da das Verlustrisiko in der Regel vollständig oder zumindest zum Großteil vom öffentlichen Auftraggeber getragen wird.

Im Rahmen der durchzuführenden Anhörung bei der Konzessionierung der Stadtbuslinie könnte ein vorhandenes Verkehrsunternehmen wie in diesem Fall die RAB, für die Linienabschnitte, die bereits von der Linie 59 bedient werden Einwendungen nach § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG geltend machen.

In der Praxis würde dies aber kaum zur Ablehnung des Genehmigungsantrags führen, sondern es würden ggf. Bedienungsverbote zugunsten des bestehenden Unternehmens festgesetzt. Aber auch solche Bedienungsverbote bestehen innerhalb eines Verkehrsverbundes in aller Regel nur noch virtuell. Das heißt, dass sowohl die Linie 59 als auch die Stadtbuslinie parallel Fahrgäste zwischen denselben Haltestellen befördern dürfen, wobei die Einnahmen, die auf den parallelen Linienabschnitten erzielt werden, ausschließlich dem Unternehmen zugerechnet würden, zu dessen Gunsten die Bedienungsverbote festgesetzt wurden.

Da es sich um zwei gemeinwirtschaftliche Linien handelt, ist es nicht unwahrscheinlich, dass die RAB auf Einsprüche verzichtet. Sinnvoll wäre es deshalb, wenn es tatsächlich zur Umsetzung der Stadtbuslinie kommen sollte, mit dem Alb-Donau-Kreis Kontakt aufzunehmen, da dieser Auftraggeber für den Verkehr der Linie 59 ist und eventuell durch den Stadtbus entstehende Mindereinnahmen der Linie 59 auffangen müsste.

Ein Zwang, aufgrund der bestehenden Linie 59 die RAB auch mit der Durchführung des Stadtverkehrs zu beauftragen, besteht aus genehmigungsrechtlicher Sicht nicht.

Bezüglich der angeregten Stadtbuslinie hat die RAB einen ersten Entwurf mit Haltestellenplan übersandt, dieser ist in Anlage beigefügt. Dieser Entwurf enthält zwei Angebotsvarianten. Der Entwurf ist auf einen Fahrplan von Montag – Samstag gerechnet und würde in beiden Varianten den bisherigen Sonderbusverkehr zum Schulzent-

rum integrieren. Dieser würde somit entfallen. Hierfür entstehen der Gemeinde Sontheim an der Brenz und der Stadt Niederstotzingen jährlich Kosten in Höhe von ca. 22.000 €. Es besteht die Möglichkeit, den Verkehr nicht an allen Wochentagen zu bestellen, wodurch natürlich an den anderen Tagen der Sonderbusverkehr fortgesetzt werden muss, sofern es keine Schulferien sind. Hierdurch könnten Kosten eingespart werden, diese verhalten sich aber nicht linear, da nach Angaben der RAB die Fixkosten dominieren.

In den Angebotsentwurf sind keine Fahrpreise eingerechnet, der Verkehr wäre gemeinwirtschaftlich organisiert. Das Fahrpreisentgelt würde das Angebot zu Gunsten des Bestellers, der Gemeinde Sontheim an der Brenz verbessern. Eine weitere Kostenreduktion zu Gunsten der Gemeinde würde sich durch eine denkbare Beteiligung des Landkreises Heidenheim ergeben.