

öffentlich

## Vorlage zur Behandlung im Kreistag

Sitzung am 19.03.2018

- TOP 4: Neuregelung der kommunalen Ausgleichsmittel nach § 45a PBefG**
- a) Erlass einer Satzung gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr im Rahmen des naldo-Verbundtarifes sowie von Haustarifen**
  - b) Beschlussfassung über unaufschiebbare Maßnahmen**
  - c) Beratung des künftigen Vorgehens bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen**

### A. Beschlussvorschlag:

Der Kreistag

- stimmt dem Erlass der vorgenannten Satzung zu,
- beauftragt die Verwaltung, bis zur erfolgten Fortschreibung des Nahverkehrsplans grundsätzlich Vorabbekanntmachungen über die anstehende Vergabe auslaufender Liniengenehmigungen zu veröffentlichen.
- stimmt den dargestellten Übergangsregelungen für den überörtlichen Verkehr zu
- stimmt einer Direktvergabe von Stadtverkehren durch die jeweiligen Städte und Gemeinden generell zu, sofern die Direktvergabe rechtlich zulässig ist und der Finanzierungsanteil des Landkreises maximal 10 % beträgt.
- stimmt den vorgesehenen Einzelfallregelungen im Bereich der Städte Balingen, Burladingen und Hechingen zu,
- beauftragt die Verwaltung mit einer Fortentwicklung der aufgeführten Linienbündel und ggf. auch der Veröffentlichung entsprechender Vorabbekanntmachungen.



**öffentlich**

**B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:**

Haushaltsmittel sind im Haushaltsplan 2018 vorgesehen.

**C. Empfehlungsbeschluss des Ausschusses:**

Aufgrund der Vorberatung in der Sitzung am 5.3.2018 wird dem Kreistag einstimmig empfohlen, wie oben zu beschließen.

Anlagen: KT2018\_3\_19\_TOP4\_AnIAusgleich 45a  
KT2018\_3\_19\_TOP4\_AnISatzungZAK



öffentlich

**Neuregelung der kommunalen Ausgleichsmittel nach § 45a PBefG**

- a) Erlass einer Satzung gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr im Rahmen des naldo-Verbundtarifes sowie von Haustarifen**
- b) Beschlussfassung über unaufschiebbare Maßnahmen**
- c) Beratung des künftigen Vorgehens bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen**

**Vorbemerkung**

Das ÖPNV-System ist derzeit gravierenden Veränderungen ausgesetzt. Die EU hat vor einigen Jahren damit begonnen, die rechtlichen Anforderungen in diesem Bereich zu vereinheitlichen und dies in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) geregelt. Kernziel der Verordnung ist es, mehr Wettbewerb im System zu erreichen. Sie sieht deshalb vor, dass Liniengenehmigungen grundsätzlich im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens auszuschreiben sind. Direktvergaben sind nur noch ausnahmsweise zulässig.

Da die neuen Vorgaben in vielen EU-Mitgliedsstaaten einen erheblichen Eingriff in die bestehenden Strukturen bedeuteten, ließ die EU innerhalb eines Zeitraums bis zum 30.11.2019 Ausnahmen zu. Hiervon haben zahlreiche Aufgabenträger, darunter auch der Zollernalbkreis, Gebrauch gemacht. Sämtliche Schülerbeförderungsverträge wurden daher bis zum längst möglichen Zeitpunkt befristet.

Nachdem die Übergangsfrist im kommenden Jahr abläuft, sind die neuen Vorgaben nun auch von unserer Seite aus umzusetzen. Wir sind derzeit dabei dies vorzubereiten. Hierbei stoßen wir momentan auf folgende Situationen:

- Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren im ÖPNV benötigt eine relativ lange Vorlaufzeit. Für Ausschreibungen sind 24 bis 27 Monate notwendig. Bei Direktvergaben beträgt der zeitliche Vorlauf mindestens 12 Monate.

Wegen langer Krankheit des Sachgebietsleiters und weiterer Personalwechsel im Aufgabenbereich ÖPNV ist das Sachgebiet erst seit Mitte 2017 wieder uneingeschränkt funktionsfähig. Deswegen konnten wir die notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen für eine Ausschreibung der Verkehre bzw. die Ausarbeitung eines Konzepts über das künftige Vorgehen des Landkreises im Rahmen der Vergabe, trotz intensiver Bemühungen, in einigen Fällen nicht rechtzeitig veranlassen und mussten teilweise zu Übergangsregelungen greifen, um die Bedienung der Verkehre zu gewährleisten. Diese werden unter Punkt c) ausführlich dargestellt.

- Die Vorbereitungen werden zusätzlich dadurch erschwert, dass die Laufzeiten der Liniengenehmigungen nicht immer mit den Zuschussverträgen harmonisiert sind.



**öffentlich**

- Neben den Vorbereitungen für die Ausschreibung unserer Liniengenehmigungen musste auch die ÖPNV Finanzierungsreform des Landes umgesetzt werden. Die damalige Landesregierung setzte bereits im Jahre 2013 einen Reformprozess in Gang. Er wurde jedoch wieder ausgesetzt, als sich abzeichnete, dass die Reform derart aufwändig sein würde, dass sie nicht mehr vor der Landtagswahl 2016 abgeschlossen werden könnte.

Im Herbst 2016 griff die neue Landesregierung die Reform wieder auf. Sie ist zum 1.1.2018 in Form des geänderten ÖPNV-Gesetzes in Kraft getreten. Es waren diverse Abstimmungsgespräche unter den naldo Partnern notwendig, da die Landkreise eine einheitliche allgemeine Vorschrift erlassen müssen. Einzelheiten hierzu werden nachfolgend unter Punkt a) ausführlich dargestellt.

- Unser Nahverkehrsplan stammt aus dem Jahre 1998. Seine Vorgaben werden den aktuellen Anforderungen nicht mehr gerecht. Er fehlt uns daher als Hilfsmittel, um die notwendigen Verkehrsleistungen einfordern zu können. Wir haben inzwischen Maßnahmen für eine Fortschreibung veranlasst und wollen im Laufe des zweiten Quartals intensiv in dieses Verfahren einsteigen.

**a) Erlass einer Satzung gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr im Rahmen des naldo Verbundtarifes sowie von Haustarifen**

○ **a 1) Ausgangslage: ÖPNV-Finanzreform**

Die Verkehrsunternehmen übernehmen einen Teil der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung, indem sie für ausreichende Beförderungsleistungen sorgen. Da sich nicht alle Linien durch Fahrgeldeinnahmen finanzieren lassen, sind die Unternehmen auf Zuschüsse der öffentlichen Hand angewiesen. Einen Teil dieser Zuschüsse stellten bisher Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) dar. Diese Mittel sollten den Unternehmen Verluste ausgleichen, die dadurch entstanden, dass Schülern, Studenten und Auszubildenden vergünstigte Fahrscheine gewährt wurden. Die Ausgleichsmittel waren seit 2007 pauschaliert.

Die pauschale Mittelverteilung erwies sich über die Jahre hinweg aus verschiedenen Gründen als rechtsunsicher. Sie wurde u. a. EU-rechtlichen Anforderungen, die sich aus der VO 1370 ergaben, nicht mehr gerecht. Ferner wurde deutlich, dass die gewährten Ausgleichsleistungen zwar für die Schaffung und den Erhalt des ÖPNV-Angebots zwingend notwendig, jedoch zum Teil historisch gewachsen und in ihrer Summe nicht immer konkret nachvollziehbar waren. Dies führte in manchen Fällen dazu, dass die eigentlich entsprechend des Gesetzeszwecks auszugleichende Summe der vergünstigten Fahrscheine für den Ausbildungsverkehr teilweise überstiegen wurde.



**öffentlich**

Die Verkehrsunternehmen sind zur Finanzierung ihrer Betriebe auf die Ausgleichsleistungen angewiesen. Aus diesem Grund haben sie die Reformbestrebungen des Landes über ihren Verband (WBO) kritisch begleitet und versucht, ein eigenes Muster für die von den Aufgabenträgern im Form von Satzungen zu erlassenden „allgemeinen Vorschriften“ in das Verfahren einzubringen. Ein angestrebter Ausgleich zwischen dem WBO Vorschlag und den Vorschlägen der kommunalen Interessenvertreter (Landkreis- und Städtetag) gelang nicht, da jede Seite die Modelle der anderen für rechtsunsicher hielt und nicht akzeptieren konnte.

Am 11. Oktober 2017 hat der Landtag von Baden-Württemberg das lange diskutierte „Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Finanzausgleichsgesetzes“ (ÖPNVG) beschlossen. Damit hat der Landesgesetzgeber von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, eine landesrechtliche Nachfolgeregelung für die Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen nach § 45a PBefG zu schaffen. Mit dieser Regelung wird die Stellung der Aufgabenträger im ÖPNV, der Stadt- und Landkreise, wesentlich gestärkt: sie erhalten ab 1. Januar 2018 jährlich anteilige Mittelzuweisungen zur Finanzierung ihrer Aufgaben.

Gemäß § 16 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 6 ÖPNVG haben die Aufgabenträger ab 1.1.2021 aber auch eine Rabattierung für die Tarife im Ausbildungsverkehr von mindestens 25 % im Vergleich zum Tarif für vergleichbare Zeitfahrtausweise des Jedermannverkehrs sicherzustellen. Zudem sind sie verpflichtet eine einheitliche Rabattierung für den Ausbildungsverkehr in einem Verbundraum sicherzustellen (§ 17 Abs. 1 ÖPNVG). Derartige Tarifvorgaben können als Höchsttarifsrichtlinie in Form von Allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Abs. 2 der VO 1370 erlassen werden.

Die Landkreise stehen somit vor der Aufgabe, eine Vielzahl nicht mehr nachvollziehbarer und pauschaler Einzelregelungen in ein rechtssicheres Verfahren zu überführen, ohne dass es zu nennenswerten Einbußen für die Unternehmen kommt, weil dadurch im Endeffekt die Verkehre gefährdet würden.

Die ÖPNV-Finanzreform wird vom Land in zwei Stufen umgesetzt:

**Stufe 1:** In den Jahren 2018 bis 2020 werden die bisher für Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG zur Verfügung stehenden Finanzmittel (ca. 200 Mio. EUR) unter Beibehaltung der bisherigen Verteilung je Aufgabenträgergebiet (Land- bzw. Stadtkreis) vollständig an die Aufgabenträger übertragen. Diese sind verpflichtet, die Mittel nach Status Quo an die Verkehrsunternehmen weiterzureichen. In den Zollernalbkreis fließen dadurch jährlich Mittel in Höhe von ca. 2,66 Mio. Euro.

**Stufe 2:** Ab dem Jahr 2021 werden die Mittel stufenweise von 200 Mio. EUR auf 250 Mio. EUR erhöht, wobei die zusätzlichen Mittel je zur Hälfte vom Land und den kommunalen Aufgabenträgern getragen werden. Sie sollen dann anhand eines weiterzuentwickelnden Schlüssels, der raumstrukturelle, auf den öffentlichen Personennahverkehr bezogene und leistungsbezogene Parameter berücksichtigt, neu an die Aufgabenträger verteilt werden.



**öffentlich**

○ **a 2) Umsetzung in den naldo-Landkreisen**

Die Landkreise Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und der Zollernalbkreis sind Aufgabenträger im Gebiet des Verkehrsverbundes naldo. Für dieses Gebiet ist der naldo-Tarif als Höchsttarif in einer Höchsttarifrichtlinie vorgegeben, die Verkehrsunternehmen erhalten dafür Ausgleichsleistungen (AVB = Ausgleich verbundbedingter Belastungen). Um nun die ÖPNV-Finanzreform umzusetzen, haben sich die Landkreise in mehreren Runden untereinander abgestimmt und intensive Gespräche mit der Verbundgesellschaft und den Verkehrsunternehmen geführt. Ziel war es dabei, finanzielle Verwerfungen bei den Verkehrsunternehmen zu vermeiden, die zwangsläufig Änderungen im Verkehrsangebot nach sich gezogen hätten. Aufgrund der bestehenden (Alt-) Einnahmeaufteilung bei naldo und der Ungewissheit über die Verteilung der Landesgelder auf die Aufgabenträger ab 2021 haben sich die Landkreise im naldo darauf verständigt, ebenfalls in 2 Stufen vorzugehen:

**Stufe 1** umfasst die Zeit vom 1.1.2018 bis voraussichtlich 31.12.2020, in der durch die gesetzlichen Vorgaben Planungssicherheit besteht. Ziel ist, zunächst die Transformation der Ausgleichsleistungen auf die Aufgabenträger und deren Auskehrung an die Verkehrsunternehmen verwerfungsfrei zu bewerkstelligen, indem quasi die in den vergangenen Jahren praktizierte Pauschalierung der Ausgleichsleistungen des Landes verfeinert fortgeführt und um eine Überkompensationskontrolle ergänzt wird. Gleichzeitig muss während dieser Zeit Stufe 2 vorbereitet werden.

**Stufe 2** umfasst die Zeit nach Inkrafttreten einer Rechtsverordnung gemäß § 15 Abs. 4 ÖPNVG, in der das Land die Parameter für die künftige Gewährung der Ausgleichsleistungen festlegen will. In diesem zweiten Schritt sollen die Ausgleichsleistungen der Aufgabenträger auf eine dynamische und leistungsorientierte Basis gestellt werden, in der sich die Grundlagen der genannten Rechtsverordnung widerspiegeln. Damit soll vermieden werden, dass die vom Land zugewiesenen Gelder mit den über die allgemeine Vorschrift auszukehrenden Ausgleichsleistungen auseinanderlaufen und den Aufgabenträgern Defizite entstehen. Stufe 2 kann daher erst in Kraft treten, wenn Wortlaut und Wirkungen der Rechtsverordnung bekannt oder absehbar sind.

Wie bereits ausgeführt, sind **alle vier naldo-Landkreise gehalten, gleichlautende allgemeine Vorschriften zu erlassen** um die einheitliche Rabattierung im Verbundtarif sicher zu stellen. Alternativ wäre es auch möglich gewesen, einen Zweckverband im naldo-Gebiet zu gründen. Da dieser Weg deutlich aufwändiger und bürokratischer gewesen wäre und keine zusätzlichen Vorteile geboten hätte, wurde er einvernehmlich nicht weiter verfolgt.

Die vorliegende Satzung, welche als Anlage beigefügt ist, enthält eine vereinfachte Fassung der von Landkreis- und Städtetag vorgeschlagenen Musterlösungen. Sie wurde vom Rechtsanwaltsbüro Rödl & Partner geprüft. Die Satzung soll im Rahmen der vorgesehenen Übergangszeit von drei Jahren einen bedarfsorientierten Verkehr gewährleisten und anschließend von einer langfristigen Lösung abgelöst werden.



öffentlich

○ **a 3) Mindestrabattierung für Fahrkarten im Ausbildungsverkehr**

Der Gesetzgeber fordert die Herstellung einer Mindestrabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr von mindestens 25 % ab 1.1.2021. Die Rabattierungen im aktuellen Tarif können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

naldo-Tarif (Stand 1.1.2018)

Preisstufe	Schülermonatskarte	Monatskarte	Rabattierung (in %)
1	43,30 €	56,80 €	23,8
2	58,90 €	77,30 €	23,8
3	87,40 €	114,90 €	23,9
4	114,80 €	150,90 €	23,9
5	140,60 €	184,80 €	23,9
Stadtverkehr I	36,50 €	48,00 €	24,0
Stadtverkehr II	21,70 €	28,50 €	23,9

Wie die Tabelle zeigt, ist eine Rabattierung der Schülermonatskarten von mindestens 25 % noch nicht erreicht. Sie wird durch die Allgemeine Vorschrift schrittweise hergestellt (vgl. § 3 Abs. 5 AV). Aktuell besteht die vorgesehene Mindestrabattierung von 23 % überall, ab 1.1.2019 müssen 24 % erreicht werden und ab 1.1.2020 (also ein Jahr vor dem gesetzlichen Termin) 25 %. Um diese Rabattierung beispielsweise in der naldo-Preisstufe 1 zu erreichen, müsste der Preis der Monatskarte um ca. 0,90 € stärker als der der Schülermonatskarte angehoben werden.

○ **a 4) Überkompensationskontrolle**

Der von den Aufgabenträgern zu leistende Ausgleich steht den Unternehmen nur in der Höhe zu, die nicht zu einer Überkompensation im Sinne von Ziffer 2 Anhang der VO 1370 führt. Die Unternehmen werden daher verpflichtet, dies gegenüber dem Landkreis nachzuweisen. Im Falle einer Überkompensation sind die Ausgleichsleistungen zu erstatten und der Anspruch für die Zukunft zu kürzen.

○ **a 5) Anhörungsverfahren**

Die betroffenen Verkehrsunternehmen und Verkehrskooperationen wurden gem. § 17 Abs. 2 ÖPNVG zu dieser Allgemeinen Vorschrift angehört. Ein Änderungsbedarf wurde nicht geltend gemacht.



öffentlich

○ **a 6) Finanzielle Auswirkungen**

Das Land wird uns jährlich ca. 2,66 Mio. € zuweisen. Einfluss auf den Kreishaushalt hat diese Zuweisung innerhalb der Übergangsphase nur indirekt, da die Mittel vollständig wieder an die Verkehrsunternehmen weitergereicht werden müssen. Die einzelnen Anteile sind in der Anlage der Allgemeinen Vorschrift aufgelistet.

**b) Künftiges Vorgehen bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen**

○ **b 1) Rechtlicher Hintergrund**

Seit 3. Dezember 2009 gilt in der EU die VO 1370. Darin ist geregelt, dass bei Linienkonzessionen im ÖPNV grundsätzlich ein wettbewerbliches Vergabeverfahren stattfinden muss. Direktvergaben sind nur noch ausnahmsweise erlaubt wenn der geschätzte Jahresdurchschnittswert der Verkehrsleistung weniger als EUR 1 Mio. oder weniger als 300.000 km aufweist (Art 5 Abs. 4 VO 1377). Bei Direktvergaben an kleine und mittelständische Unternehmen, die weniger als 23 Fahrzeuge besitzen, werden diese Schwellenwerte verdoppelt (sog. „KMU-Vergabe“).

**Übergangsregelungen sind laut VO 1370 bis längstens 1.12.2019 möglich.**

Auf nationaler Ebene wurden die Regelungen der VO im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bzw. auf Landesebene im Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) umgesetzt.

Verkehrsleistungen können als **öffentliche Dienstleistungsaufträge** (ÖDA) vergeben werden oder als **Dienstleistungskonzessionen**. Eine Dienstleistungskonzession liegt in der Regel immer dann vor, wenn der öffentliche Auftraggeber lediglich das Nutzungsrecht überträgt, **der Auftragnehmer aber das „überwiegende“ Betriebsrisiko übernimmt** und somit das wirtschaftliche Risiko alleine trägt. Nach der Rechtsprechung kann ein Auftrag aber auch dann als Dienstleistungskonzession zu qualifizieren sein, wenn dem Auftragnehmer zwar ein Zuschuss gewährt wird, dieser aber nicht mehr als 50 Prozent der (erwarteten) Gesamteinnahmen ausmacht. Ist ein höherer Zuschuss notwendig, handelt es sich somit um öffentliche Dienstleistungsaufträge.

Sobald **Zuschüsse** für Verkehrsleistungen gewährt werden, handelt es sich um **gemeinwirtschaftliche Verkehre**. Im Gegensatz hierzu stehen **eigenwirtschaftliche Verkehre**. Diese haben **keinen Zuschussbedarf**. Deshalb sind eigenwirtschaftliche Anträge nach dem Willen des Gesetzgebers vorrangig zu behandeln. (§ 8 Abs. 4 PBefG).



**öffentlich**

○ **b 2) Ausgangslage im Zollernalbkreis**

Im Zollernalbkreis erfolgt die ÖPNV-Förderung über Schülerbeförderungsverträge und sonstige ÖPNV-Zuschüsse i. R. des vom Kreistag beschlossenen ÖPNV-Förderprogrammes. Es wurden **überwiegend öffentliche Dienstleistungsaufträge** abgeschlossen.

Entsprechend der nach VO 1370 zulässigen Übergangsregelung **wurden alle Schülerbeförderungsverträge bis zum 30.11.2019** befristet. Viele Behörden haben sich an diesem Beispiel orientiert.

Eine Verlängerung dieser bezuschussten Schülerbeförderungsverträge setzt nun grundsätzlich wettbewerbliche Vergabeverfahren voraus. Dasselbe gilt für die Verlängerung anderer ÖPNV-Verträge, die demnächst auslaufen.

Für die anstehenden Aufgaben bedarf es eines grundlegenden Konzepts, an dem wir derzeit gemeinsam mit der Nahverkehrsberatungsgesellschaft Südwest arbeiten. Das Unternehmen betreut auch andere Aufgabenträger in der Region und ist daher mit den örtlichen Verhältnissen bestens vertraut. An den Planungen ist im Übrigen auch unsere Nahverkehrsplanerin beteiligt, die wir uns seit August letzten Jahres mit dem Landkreis Sigmaringen teilen.

Im Rahmen der neuen Konzeption wollen wir das **bisherige Verfahren der Direktvergabe überprüfen und ggf. den** aktuellen Anforderungen anpassen.

○ **b 3) Weiteres Vorgehen bei der Vergabe von Verkehrsleistungen**

Nachbarlandkreise wie z. B. der Landkreis Tübingen und seit kurzem auch der Landkreis Reutlingen schreiben ihre Verkehre bereits aus und haben Linienbündel entwickelt bzw. arbeiten derzeit an einem Bündelungskonzept (RT).

Im Landkreis Tübingen zeigen sich zwischenzeitlich Verwerfungen im ÖPNV-System, weil örtliche Verkehrsunternehmen sich in einigen Ausschreibungswettbewerben nicht behaupten konnten und wichtige Linien verloren haben.

Die aktuelle Entwicklung in den Nachbarlandkreisen löste, flankiert von der ÖPNV-Finanzierungsreform, auch **bei den hier ansässigen Verkehrsunternehmen große Unruhe aus**. Wir sind mit sämtlichen Betrieben im Gespräch und stellen fest, dass selbst alteingesessene Unternehmen erhebliche Existenzängste haben und um ihr Fortbestehen fürchten.

Im Rahmen erster Reaktionen auf den anstehenden Umbruch im ÖPNV konnten wir zuletzt einen **Anstieg eigenwirtschaftlicher Anträge** verzeichnen. Damit möchten sich die Unternehmen den Erhalt ihrer Liniengenehmigungen sichern. Um Kosten zu sparen und die Eigenwirtschaftlichkeit zu ermöglichen beinhalten die Anträge jedoch zum Teil geringere Verkehrsangebote als bisher. Aufgrund der geltenden Rechtslage sind sie dennoch zu genehmigen (Genehmigungsbehörde ist das Regierungspräsidium Tübingen), sofern die Fahrpläne nicht derart ausgedünnt wurden, dass das Fahrplanangebot als völlig unzumutbar bzw. mit dem Nahverkehrsplan unvereinbar einzustufen ist. Wir waren daher bereits



## öffentlich

gezwungen, reduzierte Fahrpläne zu akzeptieren, obwohl dies unserem Anspruch, den ÖPNV im Landkreis kontinuierlich zu verbessern, zuwider läuft.

Sollte sich später zeigen, dass die eigenwirtschaftliche Fahrleistung nicht ausreichend ist, müssten ergänzende Fahrten über zusätzliche ÖDAs beauftragt werden, wodurch dem Besteller zusätzliche Kosten entstünden.

Unbefriedigende Angebote können vermieden werden, indem der Nahverkehrsplan bestimmte Vorgaben enthält, die der Aufgabenträger im Genehmigungsverfahren grundsätzlich fordert, um von einer ausreichenden Verkehrsbedienung auszugehen. Unser derzeitiger Nahverkehrsplan enthält zwar Vorgaben zu Bedienungshäufigkeit und Streckenführung, jedoch sind diese nach heutigen Maßstäben lückenhaft und nicht mehr aktuell. Wir werden daher im Rahmen seiner Fortschreibung entsprechende Vorgaben definieren, die wir für Stufe 2 verwenden können.

Um zu gewährleisten, dass die Genehmigungsanträge in der Übergangszeit das gewünschte Verkehrsangebot enthalten, beabsichtigen wir, **Qualitätsstandards über Vorabbekanntmachungen nach § 8a PBefG** zu definieren.

Vorabbekanntmachungen stellen einen Einstieg sowohl in ein Vergabeverfahren als auch in eine Direktvergabe dar. Sie lösen zunächst eine dreimonatige Frist aus, während der eigenwirtschaftliche Anträge für Verkehrsleistungen eingereicht werden können. Sofern diese Anträge die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung und sonstige rechtliche Vorgaben erfüllen, wird die Liniengenehmigung für maximal 10 Jahre erteilt.

Bei ausbleibenden oder unzureichenden eigenwirtschaftlichen Anträgen wird die Verkehrsleistung ausgeschrieben und wettbewerblich im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vergeben. Die Ausschreibung darf frühestens 12 Monate nach der Vorabbekanntmachung beginnen. Daher ist insgesamt eine Vorlaufzeit von 24 bis 27 Monaten notwendig, um ausreichend Zeit für die Angebotsabgabe, Auswertung der Angebote und Vorbereitungszeit für die Unternehmen zu haben. Ausnahmsweise sind auch Direktvergaben zulässig (zeitlicher Vorlauf mindestens 12 Monate).

Bis die Fortschreibung des Nahverkehrsplans abgeschlossen ist, beabsichtigen wir im Falle auslaufender Liniengenehmigungen grundsätzlich Vorabbekanntmachungen zu veröffentlichen, um sämtliche Optionen offen zu halten und Mindeststandards zu gewährleisten. Eine Entscheidung über die künftige Vergabe wird damit nicht vorweggenommen, da Vorabbekanntmachungen jederzeit geändert oder zurückgenommen werden können.

### c) Unaufschiebbar Maßnahmen

#### ➤ c 1) Eigenwirtschaftliche Anträge

Einige Unternehmen haben zwischenzeitlich eigenwirtschaftliche Anträge gestellt, welche nach dem Willen des Gesetzgebers vorrangig zu behandeln sind.



**öffentlich**

Folgende Linien, deren Konzessionen alle am 31.8.2018 ablaufen, werden in den folgenden 10 Jahren eigenwirtschaftlich betrieben:

- **Linie 7421 (RAB)**

Die Linie 7421 verkehrt zwischen Ebingen – Bitz – Winterlingen – Harthausen.

- **Linie 7422 (RAB)**

Die Linie 7422 verkehrt zwischen Ebingen – Winterlingen – Sigmaringen.

Durch die eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistung entfallen künftig die für beide Linien bisher bezahlten jährlichen Zuschüsse in Höhe von ca. 29.000 € (ÖPNV-Zuschuss) und 33.000 € (Zuschuss Schülerbeförderung).

- **Linie 7425 (RAB)**

Beim regulären Betrieb der Linie 7425 (Ebingen – Straßberg – Kaiseringen - Stetten a. k. M. - Nusplingen) entfallen künftig Zuschüsse in Höhe von ca. 7.000 € jährlich.

Es zeigte sich jedoch in den vergangenen Monaten, dass in diesem Bereich ein darüber hinausgehender Bedarf an Schülerbeförderungsleistungen für Schüler aus Winterlingen entstanden ist. Der Landkreis Sigmaringen verhandelt daher momentan mit der RAB über einen separaten ÖDA, an dem wir uns voraussichtlich finanziell beteiligen werden. Die Kosten stehen derzeit noch nicht fest. Sie werden jedoch voraussichtlich über dem bei der Linie 7425 ersparten Betrag liegen.

➤ **c 2) Übergangsmaßnahmen**

In folgenden Fällen wurden im Rahmen von Übergangslösungen die ablaufenden Liniengenehmigungen mit den Zuschussverträgen auf das Datum 30.11.2019 harmonisiert (Einzelheiten zu den Linien sind nachfolgend unter dem Punkt „Linienbündel“ dargestellt):

Linien 17, 61, 62 und 65 (Fa. Maas),

Linien 9, 10 und 11 (HzL).

Beide Unternehmen zeigten sich sehr kooperativ.

➤ **c 3) Notvergaben**

Notvergaben sind in Art. 5 Abs. 5 VO 1370 geregelt. Die zuständige Behörde kann im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation eine Notmaßnahme ergreifen. Diese Notmaßnahme besteht in der Direktvergabe oder einer förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Auflage, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu übernehmen.



**öffentlich**

Notvergaben sind bis zu einer Dauer von zwei Jahren zulässig. In den nachfolgend aufgeführten Fällen sind wir in nächster Zeit gezwungen sie vorzunehmen, um Zeit für Ausschreibungen zu gewinnen.

- **Linie 7430** (Balingen – Rosenfeld - Oberndorf (Neckar))

Die Genehmigung der Linie 7430 läuft am 31.12.2018 aus. Für die Wiederteilung stellte die RAB einen eigenwirtschaftlichen Hauptantrag mit 10 Jahren Laufzeit und einen gemeinwirtschaftlichen Hilfsantrag von 11 Monaten Laufzeit (bis zum Ablauf des Schülerbeförderungsvertrages).

Der gemeinwirtschaftliche Hilfsantrag beinhaltet weiterhin die bisherige Bezuschussung der Linie mit insgesamt ca. 83.000 € jährlich und weist nur geringe Änderungen des Fahrplans auf, während der Hauptantrag eine Reduzierung des Verkehrsangebotes vorsieht, die aus unserer Sicht nicht akzeptabel und daher abzulehnen ist. Die beteiligten Bürgermeisterämter stufen die vorgesehenen Fahrpläne ebenfalls als unzureichend ein. Wir beabsichtigen daher mit der RAB eine Notvergabe zu vereinbaren und das Ausschreibungsverfahren einzuleiten.

- **Linie 19** (Empfingen – Bittelbronn – Haigerloch – Gruol - Heiligenzimmern)

Die Genehmigung der Linie 19 läuft am 8.9.2018 aus. Der Landkreis bezuschusst den Linienverkehr jährlich mit ca. 53.000 € im Rahmen eines Schülerbeförderungsvertrages. Diese Leistungen sind Teil des von der Firma Sidler vorgelegten gemeinwirtschaftlichen Antrages. Auch in diesem Fall beabsichtigen wir eine vorübergehende Notvergabe zu vereinbaren und die Linie auszuschreiben.

Im Rahmen der Notvergaben müssen auch die bisherigen Zuschussverträge vorübergehend verlängert werden.

Sämtliche Übergangsmaßnahmen und Notvergaben werden später durch ein nachhaltiges Verkehrskonzept ersetzt, welches sich auch im Nahverkehrsplan niederschlagen wird und dauerhaft einen optimierten und leistungsfähigen ÖPNV gewährleisten soll.

➤ **c 4) Linienbündel**

Wie oben bereits ausgeführt, sind einige Aufgabenträger dazu übergegangen, ihre Linien zu bündeln. Die Vorteile dieses Verfahrens liegen im Wesentlichen in folgenden Punkten:

- Es kann ein großflächiges und einheitliches Verkehrskonzept erstellt werden.
- Indem ein Unternehmen mehrere räumlich beieinander liegende Linien bedient, können Umläufe bzw. Fahrpläne optimiert und Synergien genutzt werden.



**öffentlich**

- Die Gefahr, dass Verkehrsunternehmen sich nur an der Ausschreibung lukrativer Linien beteiligen und weniger attraktive Verkehre nur mit erheblichen Zuschüssen vergeben werden können („Rosinenpickerei“) wird reduziert.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsberatungsgesellschaft Südwest prüfen wir auch, ob sich eine Bündelung einzelner Linien anbietet. Aus Zeitgründen liegt der Fokus bisher auf den Linien, deren Genehmigungen demnächst ablaufen. Es ergaben sich einige Konstellationen, die sinnvolle Verkehrseinheiten bilden und in den nächsten Wochen intensiver geprüft werden sollten.

Im Einzelnen würden sich momentan folgende Linienbündelungen anbieten:

**„Rosenfeld/Haigerloch“**

Linien	7430	7433	19
<b>Verlauf</b>	Balingen – Rosenfeld – Oberndorf	Balingen – Ostdorf – Haigerloch	Empfingen – Bittelbronn – Haigerloch – Gruol - Heiligenzimmern
<b>Derzeitiger Betreiber</b>	RAB	RAB	Fa. Sidler
<b>Momentaner Zuschussbedarf</b>	ca. 83.000 €	ca. 96.000 €	ca. 53.000 €
<b>Ablauf der Genehmigung</b>	31.12.2018	14.8.2019	8.9.2018

**„Haigerloch/Nord“**

Linien	10	11
<b>Verlauf</b>	Horb – Haigerloch – Rangendingen – Hechingen	Eyach – Mührigen – Haigerloch
<b>Derzeitiger Betreiber</b>	HZL	HZL
<b>Momentaner Zuschussbedarf</b>	ca. 135.000 € (die Linien sind bereits jetzt zuschussmäßig verknüpft)	
<b>Ablauf der Genehmigung</b>	30.11.2019	30.11.2019



öffentlich

„Meßstetten“

Linien	17	61/62/65	63	7614
Verlauf	Bärenthal – Nusplingen – Tieringen – Weilstetten - Balingen	Ebingen – Meßstetten – Hartheim – Nusplingen/Hossingen – Tieringen - Obernheim	Schwenningen – Heinstetten – Hartheim – Meßstetten - Ebingen	Ebingen – Balingen - Hechingen
Derzeitiger Betreiber	Fa. Maas	Fa. Maas	Fa. Beck	RAB
Momentaner Zuschussbedarf	ca.105.000 €	ca. 64.000 €	ca. 42.000 €	ca. 18.000 €
Ablauf der Genehmigung	30.11.2019	30.11.2019	30.11.2019	31.5.2021

„Schömberg“

Linien	15	38	7440
Verlauf	Balingen- Dormettingen- Schömberg- Dautmergen	Tieringen- Schömberg- Rosenfeld	Rottweil- Schömberg- Balingen
Derzeitiger Betreiber	Fa. Maas	Fa. Maas	SBG
Momentaner Zuschussbedarf	Ca. 190.000 €	Ca. 62.000 €	Eigenwirtschaftlich
Ablauf der Konzession	17.6.2020	17.6.2020	8.12.2018

Wir haben bei der Bündelung dieser Linien einen **moderaten Maßstab** angelegt, um zu gewährleisten, dass örtliche Verkehrsunternehmen, die diese Verbindungen teilweise bereits seit Jahrzehnten äußerst zuverlässig bedienen, mit realen Chancen in einen Wettbewerb gehen könnten.

Einige der Linien müssten zunächst noch harmonisiert werden, da die Genehmigungen unterschiedliche Ablaufdaten aufweisen.



**öffentlich**

Hinsichtlich der kreisüberschreitenden Verbindungen (7430 und 7440 in den Landkreis Rottweil, 17 in den Landkreis Tuttlingen und 63 in den Landkreis Sigmaringen) müssten wir uns noch mit den anderen Aufgabenträgern abstimmen.

➤ **c 5) Stadtverkehre**

Gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG sind die Stadt- und Landkreise **Aufgabenträger für den ÖPNV**. Daneben können jedoch auch Städte und Gemeinden Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen. Dies bedeutet, dass Städte und Gemeinden ihre Stadtverkehre in eigener Zuständigkeit organisieren können. Im Zollernalbkreis bestehen Stadtverkehre in **Albstadt, Balingen, Burladingen und Hechingen**. Sie wurden bisher einvernehmlich zwischen dem Landkreis und den betreffenden Städten organisiert und sind zum Teil auch mit dem Überlandverkehr verknüpft. In letzter Zeit ist eine Tendenz der Städte zur selbständigen Organisation zu erkennen.

Mit Ausnahme der Stadt Albstadt möchten die Städte ihre Verkehre nicht ausschreiben, sondern wieder für die Dauer von 10 Jahren an die bisherigen Betreiber, ortsansässige Unternehmen, mit denen die bewährte Zusammenarbeit fortgesetzt werden soll, direkt vergeben.

Der Landkreis bezuschusst die Stadtverkehre seit 1996 mit 10 % der Kosten.

Liniengenehmigungen laufen demnächst in Balingen, Hechingen und Burladingen aus.

○ **Stadtverkehr Balingen**

Der Stadtverkehr Balingen besteht derzeit aus den Linien

● **24 A-D**

- Strecke: (Kernstadt, Heselwangen und Schmiden,
- Ablauf der Liniengenehmigung: 31.12.2018,
- Bezuschussung entsprechend Kreistagsbeschluss mit 10 % des Abmangels, und

● **14**

- Strecke: BL-Frommern-Weilstetten-BL,
- Ablauf der Liniengenehmigung: 17.6.2020,
- derzeitiger Zuschussbedarf aus Schülerbeförderung 24.000 € zzgl. 10 % Stadtverkehrsförderung.



**öffentlich**

Daneben bestehen noch folgende Linien, die ausschließlich im Stadtbereich Balingen verkehren, aber bisher nicht dem Stadtverkehr zugeordnet wurden:

- **16**
  - Strecke BL-Frommern-Dürrwangen-Stockenhausen-Zillhausen-Streichen, Ablauf der Liniengenehmigung: 31.1.2019,
  - derzeitiger Zuschussbedarf aus Schülerbeförderung 43.000 €, und
- **18**
  - Strecke: Frommern-Roßwangen-Erzingen,
  - Ablauf der Liniengenehmigung: 17.6.2020,
  - derzeitiger Zuschussbedarf aus Schülerbeförderung 16.000 €.

Die Stadt Balingen arbeitet ebenfalls mit der Nahverkehrsberatung Südwest zusammen, um ihren Stadtverkehr zu optimieren und möchte die beiden letztgenannten Linien in ihr künftiges Konzept integrieren. Aufgrund der erfolgreichen Zusammenarbeit mit einem ortsansässigen Unternehmen strebt sie eine Direktvergabe der Verkehre an. Ein entsprechender Stadtratsbeschluss wurde am 30.1.2018 gefasst. Zur Fristwahrung hat die Stadtverwaltung bereits Ende Dezember 2018 für die Linien 16 und 24 im Amtsblatt der Europäischen Union eine Vorabkennzeichnung über die Direktvergabe veröffentlicht. Diese Maßnahme stellt noch keine abschließende Entscheidung über die zukünftige Organisation des Stadtverkehrs dar, sondern dient lediglich dazu die Frist zu wahren, damit sämtliche Handlungsmöglichkeiten offen gehalten werden.

○ **Stadtverkehr Hechingen**

Der Stadtverkehr Hechingen besteht aus folgenden Linien:

- **300**
  - Strecke: Boll-Hechingen
  - Ablauf der Liniengenehmigung: 30.06.2018
  - Die Bezuschussung erfolgt neben der 10% igen Stadtverkehrsförderung im Rahmen des nachfolgend näher erläuterten Kooperationsvertrags, und
- **301 und 302**
  - Strecke: Taktverkehr im Stadtgebiet,
  - Ablauf der Liniengenehmigung: 30.06.2018
  - Bezuschussung über Stadtverkehrsförderung (10 %).

Der Burgverkehr ist zwar im Fahrplan der Linie 300 veröffentlicht, es gibt aber eine eigene Genehmigung dazu, welche erst 2024 ausläuft.



**öffentlich**

Mit dem eigentlichen Stadtverkehr sind folgende Überlandverbindungen verknüpft, die ebenfalls über den Kooperationsvertrag sowie einen separaten Zuschussvertrag gefördert werden:

- **Linie 305**

- Strecke Hechingen-Wessingen-Zimmern-Thanheim-Bisingen,
- Ablauf der Liniengenehmigung:30.06.2018, und

- **Linie 307**

- Strecke: Hechingen-Weilheim-Grosselfingen-Bisingen
- Ablauf der Liniengenehmigung:30.06.2018

Die Finanzierung der Linien 300, 305, 307 und 7617 (letztere aufgrund der Verknüpfung in den Bereich des Landkreises Tübingen) erfolgt über einen Kooperationsvertrag zwischen der Stadt Hechingen, den Landkreisen Tübingen und Zollernalbkreis sowie den Verkehrsunternehmen HVB und RAB. Der Vertrag hat ein Gesamtvolumen von ca. 140.000 € jährlich. Der Kostenanteil des Zollernalbkreises beträgt ca. 20.000 €. Die Stadt Hechingen trägt ca. 93.000 € (abzgl. der Stadtverkehrsförderung) und der Landkreis Tübingen ca. 28.000 €.

Für die Linien 305 und 307 besteht ein weiterer ÖPNV-Zuschussvertrag zwischen dem Landkreis und der HVB über jährlich ca. 26.000 € (gültig bis zum 30.11.2019).

Die HVB hat den Kooperationsvertrag inzwischen gekündigt und zunächst eine Verlängerung der Genehmigungen für die Linien 300, 305 und 307 auf eigenwirtschaftlicher Basis beantragt. Später nahm sie die Anträge für die Linien 305 und 307 wieder zurück und stellte stattdessen für beide Verbindungen gemeinwirtschaftliche Anträge.

Die Stadt Hechingen möchte neben ihrem Stadtverkehr künftig auch die Aufgabenträgerschaft für die Überlandlinien 305 und 307 übernehmen und sämtliche Verkehre weiterhin im Rahmen einer Direktvergabe für die Dauer von 10 Jahren der HVB überlassen. Ein entsprechender Beschluss erging bereits im November 2017 im Stadtrat. Die Förderung soll weiterhin 93.000 € (abzgl. der Stadtverkehrsförderung) betragen.

Die Stadt Hechingen veröffentlichte im Dezember 2017 eine Vorabbekanntmachung für die Stadtverkehrslinien 301 und 302 sowie die Überlandlinien 305 und 307.

Es sind noch einige Fragen hinsichtlich der beabsichtigten Direktvergabe klärungsbedürftig. Wir sind derzeit dabei, das weitere Vorgehen mit der Stadt abzustimmen.

Der Taktverkehr (Linien 301 und 302) soll im Übrigen weiterhin gemeinwirtschaftlich betrieben werden.



**öffentlich**

- **Stadtverkehr Burladingen**

Der Stadtverkehr Burladingen besteht aus der HZL-Linie 7. Die Genehmigung läuft am 31.3.2019 aus. Es handelt sich um einen untergeordneten Verkehr mit einem Gesamtvolumen von ca. 22.000 Euro, von denen der Landkreis 10 % übernimmt.

Die Stadt Burladingen verzichtete bisher auf eine selbständige Organisation des Stadtverkehrs und wird diese Aufgabe auch weiterhin dem Landkreis überlassen. Sie möchte jedoch an der erfolgreichen Zusammenarbeit mit der HzL festhalten und hat deshalb um eine Direktvergabe für 10 Jahre an das Unternehmen gebeten.

- **Stadtverkehr Albstadt**

Die Stadt Albstadt möchte ihren Stadtverkehr, dessen Genehmigungen im Jahre 2021 auslaufen, ausschreiben. Sie arbeitet ebenfalls mit der Nahverkehrsberatung Südwest zusammen und wird das Verfahren fristgerecht einleiten.