



Beschlussvorlage BV 175/2020 (TA)

Ausgestaltung der ÖPNV-Tarife im touristischen Verkehr im Landkreis Freudenstadt
– Beschluss einer Allgemeinen Vorschrift

Beratungsfolge	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
Technischer Ausschuss – Vorberatung –	06.07.2020	öffentlich
Kreistag – Beschluss –	20.07.2020	öffentlich

Beschlussvorschlag:

Die künftige Ausgestaltung der Tarife im touristischen Verkehr wird als Allgemeine Vorschrift wie in der Anlage dargestellt beschlossen.

Finanzielle Auswirkungen:



Keine



Ja

Fachamt: Amt für Ordnung und Verkehr

Anlage: Allgemeine Vorschrift über attraktive Tarife im touristischen Verkehr im Landkreis Freudenstadt (inkl. 2 Anlagen)

Zum TOP eingeladen:

Stephan Kroll, Nahverkehrsberatung Südwest

Peter Kuptz, Leiter Amt für Ordnung und Verkehr

Oliver Valha, Sachgebietsleiter Mobilität und Nahverkehr

I. Worum geht es?

Im Landkreis Freudenstadt ist ein neuer Nahverkehrsplan aufzustellen. Der Kreistag hat sich daher in seiner Klausurtagung am 18.10.2019 intensiv mit dem Thema Mobilität im Landkreis Freudenstadt beschäftigt und in seiner Sitzung am 11.11.2019 die entsprechenden Grundsatzentscheidungen getroffen. Erster Baustein ist dabei die Weiterentwicklung des erfolgreichen Freizeitverkehrs zu einem integrierten Mobilitätskonzept (Studentakt, Ausrichtung zur Schiene, Ergänzung durch On-Demand-Verkehre).

Die bestehenden, gesonderten Genehmigungen und Verträge für den Freizeitverkehr liefen Ende Mai dieses Jahres aus. Durch die Erteilung einer einstweiligen Erlaubnis wurde eine kurzfristige, provisorische Übergangslösung realisiert. Für die Folgezeit soll eine neue Grundlage geschaffen werden, die eine Integration der Verkehre in das neue Gesamtmobilitätskonzept des Landkreises, mit mehr Angeboten auf der Fläche, erleichtert und die unternehmerische Verantwortung weiter stärkt. Hierzu soll eine Finanzierung per Allgemeiner Vorschrift (Satzung) erprobt werden.

II. Sachverhalt

Bisher wurde die Finanzierung des Freizeitverkehrs spitz abgerechnet. Damit hatten die Unternehmen kein Ertragsrisiko und waren somit quasi „Lohnkutscher“. Gleichwohl hat der Freizeitverkehr durch das Engagement der örtlichen Unternehmen eine gute Qualität. Auch zeichnete sich der Freizeitverkehr durch eine hohe Flexibilität aus. So wurde beispielsweise die Anzahl der Fahrzeuge dem Aufkommen der Fahrgäste angepasst. Gerade in Bereichen, wo es wetterbedingt zu schwankender Nachfrage kommt (z.B. im Bereich Schwarzwaldhochstraße) war diese planerische Flexibilität von hohem Nutzen. Auch hat der Freizeitverkehr eine – im bundesweiten Vergleich – gute Nachfrage und treue Kundschaft. Allerdings ist das Angebot auf der Fläche teilweise für einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV zu lückenhaft. Es gilt daher nun, die positiven Eigenschaften abzusichern und weitere Anreize zum Halten und Gewinnen der Nachfrage zu setzen. In Zukunft soll eine Satzung über attraktive Tarife im touristischen Verkehr im Landkreis Freudenstadt die finanziellen Ausgleichsleistungen zwischen den Busunternehmen und dem Landkreis regeln.

Durch diese Satzung werden Anreize für Mehrverkehr gesetzt. Die Unternehmer profitieren bei gut ausgelasteten Verkehren mit hoher Nachfrage. Dies verschafft zusätzliche Anreize derartige Verkehre einzurichten. Hierdurch profitiert auch der Landkreis durch gleichzeitig sinkende Zuschüsse. Gleichzeitig steht aber der Landkreis weiterhin in der Pflicht bei sinkender oder ausbleibender Nachfrage für einen Ausgleich zu sorgen. Im Gegensatz zu bisher wird dies aber nicht mehr ein Voll-, sondern nur noch ein anteiliger Ausgleich sein.

Für die Busunternehmen entstehen zum einen durch die Satzung mit Rechtsanspruch eine Planungssicherheit und durch die Integration des Freizeitbusverkehrs in ihren Linienverkehr mehr Gestaltungsspielräume zur optimalen Ausrichtung des Verkehrs auf die Kundenbedürfnisse.

Durch die Satzung wird der Verkehr nur in seinen Grundsätzen, vor allem in Bezug auf die Nutzbarkeit (Mindestfahrtenangebot), festgelegt. Die konkrete Ausgestaltung soll unter Aufnahme der Kundenbedürfnisse durch die Verkehrsunternehmen erfolgen. Gleichwohl schafft die Satzung die Grundlage dafür, dass das neue integrierte Konzept (Stundentakt, Vermeidung von schienenparallelen Busfahrten, Verlegung der Busverkehre „hin zur Schiene“, Ergänzung durch On-Demand-Verkehre) schrittweise umgesetzt und damit letztendlich deutlich mehr Angebot geschaffen wird. Für den Raum Freudenstadt, Dornstetten, Waldachtal und Pfalzgrafenweiler mit Anbindung an die Schiene sind die Abstimmungen dazu bereits erfolgt. Ebenfalls neu aufgestellt wird parallel der Bereich des Nationalparks mit den Nationalparkbuslinien. Die weiteren Umsetzungen werden im zweiten Halbjahr und im Jahr 2021 folgen.

Weiterer großer Vorteil für die Verkehrsunternehmen ist die eigenwirtschaftliche Gestaltung der Verkehre. Damit ist eine Ausschreibung der Verkehre nicht erforderlich und die bewährten örtlichen Strukturen können unangetastet bleiben.

Sollte die Satzung nicht die Erwartungen des Landkreises an den Systemwechsel erfüllen, kann sie jederzeit durch gegenteiligen Kreistagsbeschluss wieder aufgehoben werden.

III. Erläuterung der Satzungsinhalte

Die Satzung wird wie folgt begründet:

1. Notwendigkeit

Die Satzung ist notwendig, da sich attraktive Tarife im Freizeitbusverkehr nur durch eine finanzielle Zuzahlung des Landkreises realisieren lassen. Nur so kann ein kostengünstiger Freizeitverkehr mit guten Fahrplanangebot sichergestellt werden. Die Allgemeine Vorschrift übernimmt den Ausgleich zwischen einem kostendeckenden und marktfähigen Tarif einerseits und dem festgelegten Verbundtarif (incl. der besonderen Freizeitangebote wie Freizeitpass oder KONUS-Gästekarte) andererseits.

2. Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlage zum Erlass von allgemeinen Vorschriften ist Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007, der durch § 8a Abs. 1 Satz 1 PBefG in Deutschland Anwendung findet. Zuständiger Aufgabenträger nach § 1 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz ist nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG BW der Landkreis Freudenstadt. Das Satzungsrecht des Landkreises folgt aus § 3 LKrO BW.

3. Einzelbegründungen

- § 1 regelt den Anwendungsbereich. Einbezogen sind alle Linienverkehre. Der Nationalparkbus soll nicht einbezogen werden, da dieser entsprechend den Wünschen des Landes über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag verfügt.
- §§ 2 und 3 regeln die anzuwendenden Tarife. Dies sind neben dem Verbundtarif VGF v.a. das Freizeitticket sowie die Konus-Gästekarte.
- § 4 regelt das Verfahren der Tarifaufstellung. Die Regelungen entsprechen der bisherigen Allgemeinen Vorschrift zur Ermäßigung im Schülerverkehr.
- § 5 ist das Herzstück der neuen Allgemeinen Vorschrift. Hier wird geregelt, dass es einen Ausgleich je Personenkilometer im Freizeitverkehr gibt. Je höher dabei die Auslastung einer einzelnen Fahrt ist, desto niedriger ist der Ausgleichssatz. Bei im Schnitt 3 Fahrgästen je Fahrt wird ein Umsatz von 1,92 € je Buskilometer (= 0,48 € Ausgleich je Personenkilometer), bei 12 Fahrgästen ein Umsatz von ca. 2,62 € je Buskilometer (= 0,06 € Ausgleich je Personenkilometer) erreicht. Ab 13 Fahrgäste mittlerer Auslastung erfolgt kein Ausgleich mehr.
Neben diesem abstrakten Ausgleich (erste Obergrenze) gibt es eine zweite Obergrenze, die durch die konkrete Kosten-/Ertragssituation eines Unternehmens bestimmt wird. Diese Überkompensationskontrolle ist in der VO (EG) Nr. 1370/2007 verankert und ist auch in der bereits erlassenen Allgemeinen Vorschrift über die Verteilung der Finanzmittel nach § 45 a PBefG so enthalten. Dies gilt auch für das in § 6 geregelte Nachweisverfahren.
- § 7 enthält eine abstrakte Regelung über das Vorhalten eines angemessen nutzbaren Angebots. Konkrete Angebotsvorgaben können über eine allgemeine Vorschrift nach EU-Recht nicht gemacht werden. Dies wäre nur im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags möglich.
- Die §§ 8 und 9 zum Verfahren entsprechen den Regelungen der bereits erlassenen Allgemeinen Vorschrift über die Verteilung der Finanzmittel nach § 45a PBefG.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Bei Beschluss der Allgemeinen Vorschrift übernimmt der Landkreis die Ausgleichsleistungen. Bisher hat er rund 300.000 € für den Freizeitverkehr ausgegeben. Das Ertragsrisiko lag vollständig beim Landkreis. Zukünftig wird das Ertragsrisiko geteilt, wobei die allgemeine Vorschrift beim derzeitigen Finanzierungsbetrag ansetzt. Zu berücksichtigen ist auch, dass die bisherigen Freizeitbuslinien F2 Freudenstadt – Kniebis – Mummelsee und F11 Baiersbronn – Mitteltal – Ruhenstein nicht mehr als Freizeitverkehr, sondern im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags Nationalparkbus finanziert werden. Unter Beachtung dieser Wechselwirkungen geht die Verwaltung davon aus, dass sich dieser Betrag nicht erhöht, sondern sich langfristig, aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen, verringert.
