

Auftragsvergabe im Busverkehr



Regiobus Stuttgart

Wien, am 29. April 2014



- Zahlen – Daten – Fakten
- Dezentrale Organisations- und Standortstruktur
- Verkehrsgebiet und Verbünde
- Produkte

Verkehrsleistung

Linien	122
Linienlänge (km)	4250
Haltestellen	6375

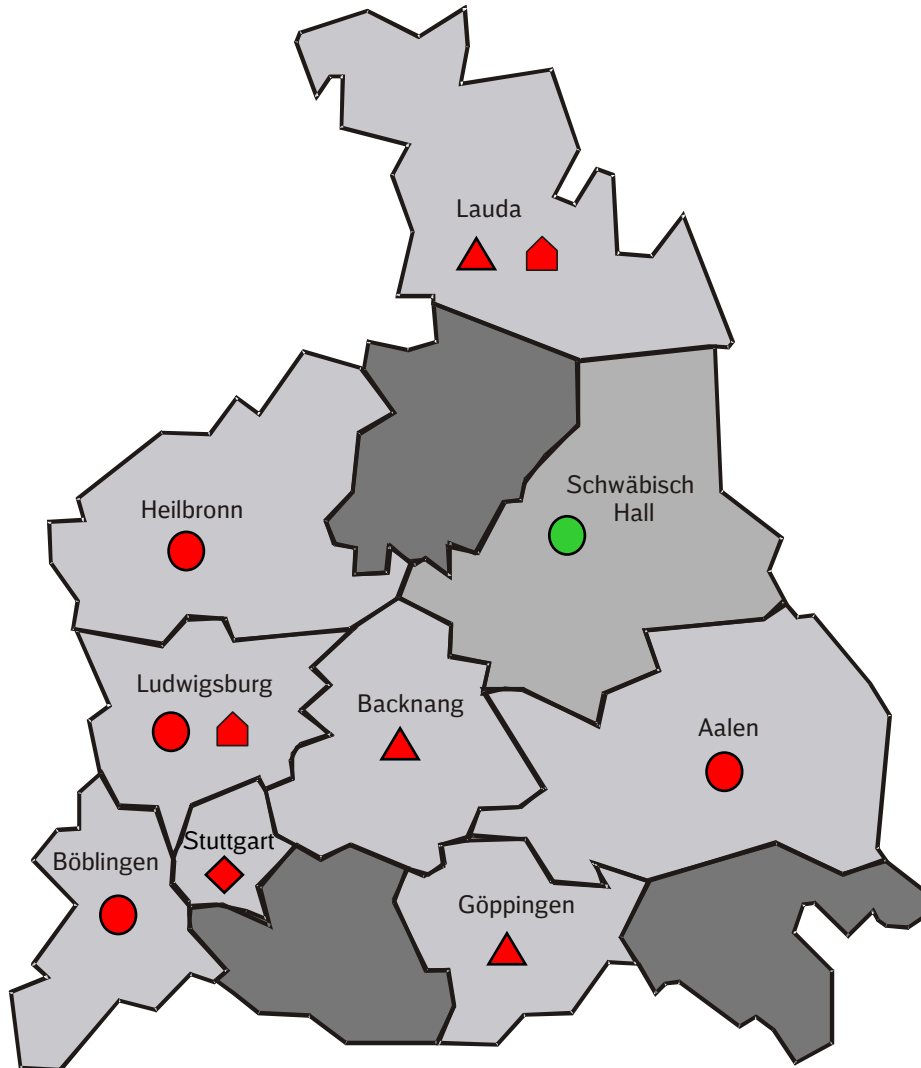
Fahrleistung/Jahr (Mio. km)	31,3
Eigene Busse	296
Busse Auftragnehmer	335
Fahrgäste/Jahr (Mio.)	45,655

Verbünde/TG/VG	14
----------------	----

Mitarbeiter

Mitarbeiter gesamt	601
▪ Fahrpersonal	507
▪ Verwaltungspersonal	85
▪ Auszubildende	9





Standorte Regiobus Stuttgart

- ◆ Servicezentrale
- 4 Niederlassungen
- ▲ 3 ServiceCenter
- 🏠 2 Werkstätten
- Tochterfirma FMO

Verkehrsgebiet und Verbünde

Verbünde/TG/VG

- Verkehrsverbund Mainfranken (VVM)
- Verkehrsverbund Rhein/Neckar (VRN)
- Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr (HNV)
- Kreisverkehr Schwäbisch Hall
- Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE)
- Verkehrsverbund Stuttgart (VVS)
- FahrBus Ellwangen
- FahrBus Gmünd
- Verkehrsgemeinschaft Aalen (VGA)
- OstalbMobil
- Heidenheimer Tarifverbund (htv)
- Filsland Mobilitätsverbund
- Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (naldo)
- Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw (VGC)



Waldbus – über 54 Haltepunkte durch den Schwäbischen Wald

Verkehrt von Mai bis Anfang Oktober an Sonn- und Feiertagen zwischen Schorndorf und Alfdorf und verfügt über einen Fahrradanhänger.



Limesbus – auf den Spuren der Römer durch den Schwäbischen Wald

Verkehrt von Mai bis Anfang Oktober an Sonn- und Feiertagen zwischen Murrhardt und Welzheim sowie Murrhardt und Mainhardt und verfügt über einen Fahrradanhänger.



Rad- und Wanderbus Schwäbische Alb – Natur erleben und genießen

Verkehrt von Mai bis Mitte Oktober an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ab Oberlenningen und verfügt über einen Fahrradanhänger.



Rad-Wanderbus „Stromer“ - unterwegs auf vielfältigen Rad- und Wanderwegen

Verkehrt von Mitte April bis Anfang November an Sonn- und Feiertagen zwischen Bietigheim-Bissingen und Häfnerhaslach und verfügt über einen Fahrradanhänger.



Räuberbus – Sehenswertes im Rems-Murr-Kreis entdecken

Verkehrt von Mai bis Anfang Oktober an Sonn- und Feiertagen zwischen Sulzbach und Neuhütten. Umstieg zum Limesbus möglich.



Spaß-Express Tripsdrill – uneingeschränktes Freizeitvergnügen

Verkehrt von Mitte April bis Anfang November jeden Mittwoch und Samstag von Böblingen zum Erlebnispark Tripsdrill. Das Kombi-Ticket beinhaltet Fahrt und Eintritt.



Airport-Sprinter – bequem zum Flughafen und zur Messe Stuttgart

Verkehrt von Montag bis Freitag
zweimal pro Stunde, samstags und an
Sonn- und Feiertagen im Stundentakt
von Tübingen zum Stuttgarter
Flughafen und zur Messe.



Was ist ÖPNV?

D: gesetzlich normiert – Grundlage PBefG, ÖPNVG Baden-Württemberg

Kriterien (§ 8 PBefG, § 2 ÖPNVG):

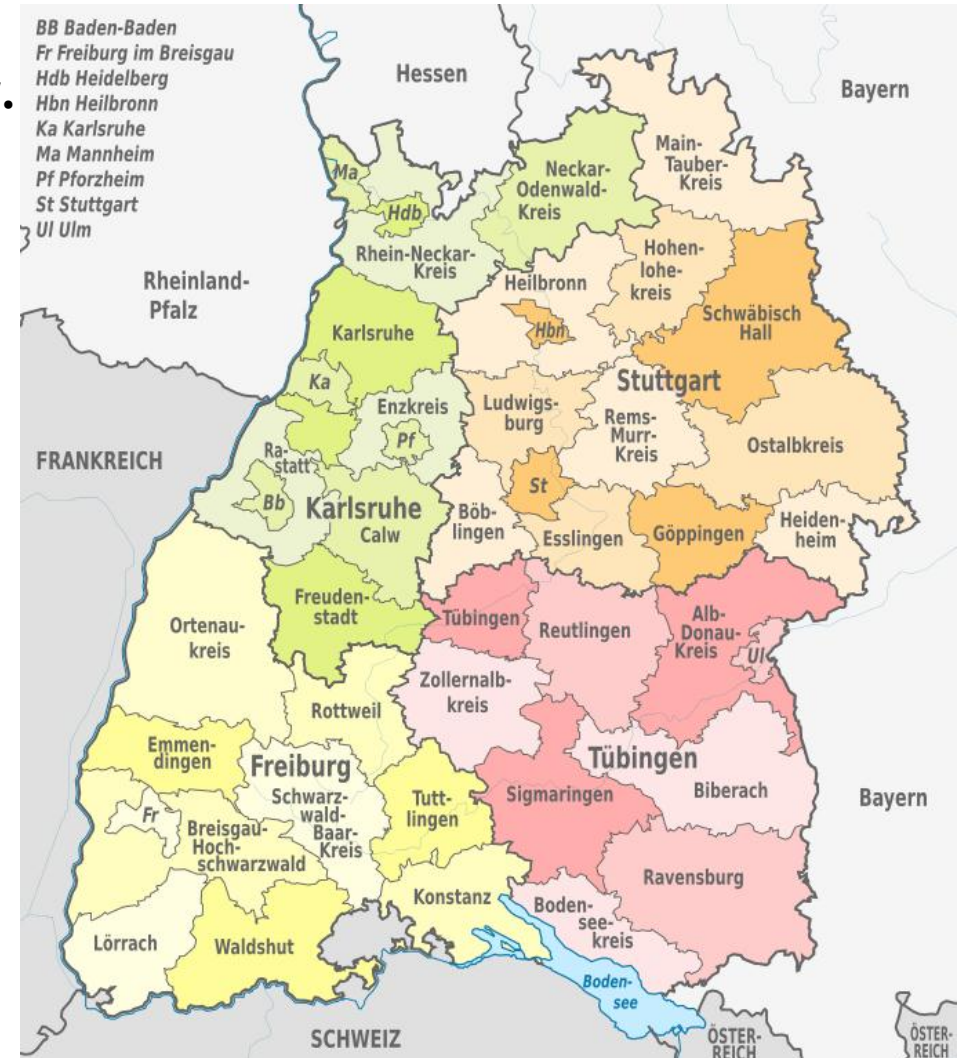
- **Allgemein zugänglich**
- **Verkehrsmittel Straßenbahn, O-Bus, Kraftfahrzeug im Linienverkehr**
- **Überwiegende Nutzung für Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr**
- **Mehrzahl der Beförderungsfälle bis 50 km Reiseweite oder Gesamtreisezeit unter 1 Stunde**

Zuständigkeit

- **Vom Land benannte Behörde (Aufgabenträger)**
- **→ Stadt- und Landkreise**

Aufgabenträger des ÖPNV

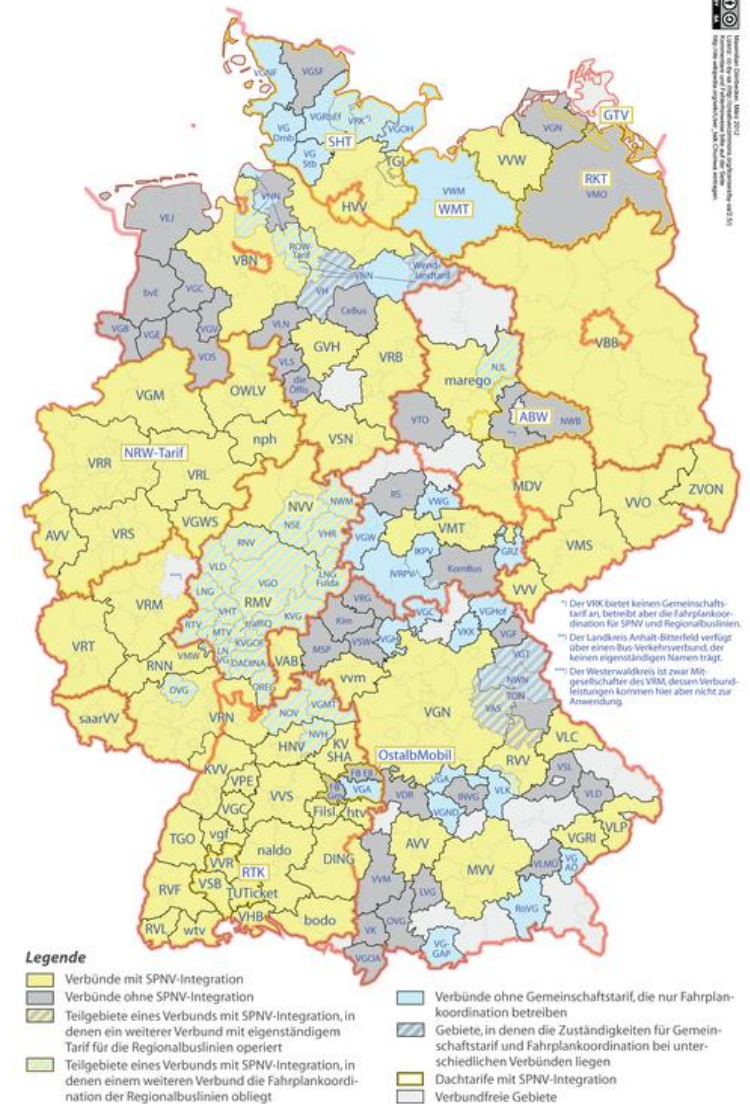
- **BaWü: 10,6 Mio. Einwohner**
- **Aufgabenträger (AT): 35 Landkreise bzw. kreisfreie Städte**
- **Sowohl stark ländlich geprägter Raum (Kreis Main-Tauber-Kreis: 100 EW/km²) als auch städtische Ballungsräume (Kreis Ludwigsburg: 752 EW/km²)**
- **Zuständigkeit Verkehrsplanung, Finanzierung:**
§ 8 Abs 3 PBefG
AT definiert Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots
- **Regionale Zuständigkeit = nahe an der Nachfrage**



Verkehrsverbünde

- 22 Verkehrsverbünde
davon
 - . 2 Aufgabenträgerverbünde
 - . 9 Mischverbünde
 - . 11 Unternehmensverbünde
- Zuständigkeit Koordination Verkehrsangebot, Verkehrsplanung, Tarif, Einnahmeaufteilung (unterschiedliche Schwerpunkte je nach Verbund)
- Im HNV: Abstimmung der ÖPNV-Konzessionäre auf eigener Plattform
→ Koordination für Zusammenarbeit mit Verbund und AT

Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland



Was soll gefahren werden? - Der Nahverkehrsplan

Gesetzliche Verpflichtung für den Aufgabenträger zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans

Analyse – Status Quo, Schwachstellen

Zieldefinition – Erreichbarkeiten, Taktung, Verknüpfungen, Qualität etc.

Zielgruppen – Berücksichtigung der Anforderungen besonderer Zielgruppen

Maßnahmen – Umsetzung, Zeitplan

→ Formalisierung des gesetzlichen Auftrags an AT zur Planung und verkehrsmittelübergreifenden Integration

Wer fährt?

Grundsätzlich:

- **Verkehrsgenehmigung erforderlich für Betrieb (§ 2 iVm § 9 PBefG)**
- **Verkehrsleistungen des ÖPNV sind eigenwirtschaftlich zu erbringen
(als eigenwirtschaftliche Erlöse gelten:**
 - . Beförderungsentgelte**
 - . Ausgleichsleistungen aufgrund allgemeiner Vorschriften (nach Art. 3 Abs 2+3 PSO)**
 - . Sonstige Unternehmenserträge in handelsrechtlichem Sinne)**

→ Für eigenwirtschaftliche Verkehre Gültigkeit des PBefG und entsprechendes Genehmigungsverfahren

Genehmigung gem PBEfG (eigenwirtschaftlich)

Umfang der Genehmigung (II. Abschnitt §§ 9 ff.)

Einrichtung des Linienverkehrs, Linienführung und Betrieb

Linienverkehr

**bestimmt durch Ausgangs- und Endpunkt und Haltestellen
→ allgemeiner Linienverkehr und Sonderformen**

Anforderungen an den Genehmigungswerber

sicherer Betrieb, Leistungsfähigkeit

Zuverlässigkeit

fachliche Eignung

inländischer Sitz

Versagen der Genehmigung

Begründetes Versagen der Genehmigung (§ 13)

- **Verkehrswege ungeeignet**
- **Verletzung eines ausschließlichen Rechts gemäß PSO**
- **Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsinteressen**
 - **Verkehrsbedürfnis wird mit vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigt**
 - **keine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung gegenüber den vorhandenen Verkehrsangeboten (Bus/Bahn)**
 - **vorhandene Unternehmer verbessern die Verkehrsbedienung entsprechend Vorgaben der Genehmigungsbehörde**
 - **„Cherry Picking“ ertragreicher Linie(n) aus einem Linienbündel oder Teilnetz**
 - **Widerspruch zum Nahverkehrsplan**

→ **langfristig stabile Marktstruktur aufgrund der inhärenten Bevorzugung des „Altkonzessionärs“ (sogar normiert in § 13 Abs 3)**

→ **Gemeinwirtschaftlich = öffentlicher Dienstleistungsauftrag**

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (VO 1370)

Gemeinwirtschaftlicher Verkehr:

→ Verkehrsbedienung liegt in „allgemeinen wirtschaftlichem Interesse“, aber nicht auskömmlich für Unternehmer (durch Fahrgelderlöse/Erlösersätze)

Ausgleich zwischen Erlösen und Kosten durch öffentliche Hand

→ Vertrag erforderlich ! (Legitimation) = öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Welche Rechtsvorschrift ist anzuwenden?

Mitteilung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zur VO (EG) 1370/2007

Verkehrsart	Öffentliche DL-Aufträge	Dienstleistungs-konzessionen
Bus und Straßenbahn	RL 2014/24/EU und RL 2014/25/EU	VO (EG) 1370/2007
Eisenbahn und Metro	VO (EG) 1370/2007	VO (EG) 1370/2007

Sonderfall: allgemeine Vorschrift Ausbildungsverkehr

Insbesondere: Höchstattarife für Schüler und Lehrlinge

→ VO (EG) 1370/2007, Art 3, Abs 3

**Allgemeine Vorschrift gilt für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen,
zuständige Behörde gleicht die entstehenden Verluste aus.**

Hier: Mindestrabatt im Ausbildungsverkehr

In D bisher: § 45a PBefG (Ausgleich für Schülerzeitkarten)

„verkehrsspezifische Kosten*“ – Erlöse des Ausbildungsverkehrs = Ausgleich

*** wird von den Landesregierungen repräsentativ ermittelt und per VO festgelegt**

Sonderfall: allgemeine Vorschrift Ausbildungsverkehr

In Baden-Württemberg: Übertragung der Mittel vom Land an AT (= Kreise)

Vom MVI vorgesehene Modell (ab 2016 stufenweise Einführung) – „Topf“ ca. 200 Mio. Verpflichtung zur Rabattgewährung (min. 25%) und vollständigen Weitergabe der Mittel

$$\begin{array}{lcl}
 \text{Ausgleichs-} & = & \text{Verteilungs-} \\
 \text{leistung je} & & \text{masse} \\
 \text{Aufgaben-} & & \text{(198 Mio. €} \\
 \text{träger (AT)} & & \text{bzw. 243 Mio €)} \\
 & * & \left(\begin{array}{l} 0,35 * \frac{\text{Fläche AT}}{\text{Fläche Land}} \\ + \\ 0,35 * \frac{\text{Angebot AT}}{\text{Angebot Land}} \\ + \\ 0,30 * \frac{\text{Nachfrage AT}}{\text{Nachfrage Land}} \end{array} \right)
 \end{array}$$

→ Statischer Faktor (ländlicher Raum!)

→ Dynamischer Faktor Angebotsqualität

→ Dynamischer Faktor „Marktnähe“/Nachfrage

Ausblick: Allgemeine Vorschrift DTV (im VVS geplant)

- **Nutzung der Regelung VO (EG) 1370/2007, Art 3, Abs 2**
→ **Ausgleich der Einnahmenverluste aufgrund von Durchtarifizierung**
(Anwendung des Verbundtarifs als Höchstattarif)
- **Vorteil: Erlöse gelten als eigenwirtschaftliche Tariferträge**
- **Umfang: ca. 15 % der Fahrgelderlöse, ca. 63 Mio. €** (Verbundeinnahmen 2012: 421 Mio. €)
- **Voraussetzung: Parametrisierung diskriminierungsfrei und leistungsorientiert – in Diskussion: Beförderungsleistung (Fahrgastkm)**
→ **präzise Kenntnis über Fahrgastströme erforderlich!**
- **Offen: Datengewinnung?**

Regional Bus Stuttgart GmbH RBS
Seyfferstr. 34
70197 Stuttgart

www.bahn.de/regiobus-stuttgart

Dipl.-Betreibsw. (FH) **Christian Nicke**
Niederlassung Heilbronn
[Christian.Nicke@regiobus-](mailto:Christian.Nicke@regiobus-stuttgart.de)
[stuttgart.de](mailto:Christian.Nicke@regiobus-stuttgart.de)