

# 1. Regionaler Nahverkehrsplan des Planungsraums I für den Zeitraum 2017 – 2021

1. Änderung des Regionalteils für den Kreis Schleswig-Flensburg



Kreis  
Schleswig-Flensburg



**NAH.SH**

Der Nahverkehr

**1. Regionaler Nahverkehrsplan des Planungsraums I  
für den Zeitraum 2017 – 2021**

**1. Änderung des Regionalteils für den Kreis Schleswig-Flensburg**

**Dokumentenversion**  
Stand: 22.11.2017

## Inhalt

<b>1. Fortschreibungsbedarf zum Regionalteil für den Kreis Schleswig-Flensburg</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Hintergrund</b>	<b>4</b>
<b>1.2 Anwendung des SH- Tarifs</b>	<b>4</b>
<b>1.3 Finanzierung des übrigen ÖPNV, Allgemeine Vorschrift und Form der Leistungsvergaben</b>	<b>5</b>
<b>2. Neufassung einzelner Kapitel des Regionalteils für den Kreis Schleswig-Flensburg</b>	<b>6</b>
<b>8.8 Tarifgestaltung und Vertriebsstrukturen (Neufassung)</b>	<b>6</b>
<b>9.2 Künftige Vergabe von ÖPNV-Leistungen (Neufassung)</b>	<b>7</b>

## 1. Fortschreibungsbedarf zum Regionalteil für den Kreis Schleswig-Flensburg

### 1.1 Hintergrund

Mit dem Kreistagsbeschluss vom 28. Juni 2017 hat der Kreistag des Kreises Schleswig-Flensburg den 1. RNVP für den Planungsraum 1 für die Zeit von 2017 – 2021 mit den Teildokumenten

- ◆ Gemeinsamer Teil,
- ◆ Regionalteil für den Kreis Schleswig-Flensburg,
- ◆ Schnittmengenteil Kreis Nordfriesland und Kreis Schleswig-Flensburg sowie
- ◆ Schnittmengenteil kreisfreie Stadt Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg

beschlossen.

Die Genehmigung durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein wurde am 03. August 2017 erteilt.

Im Rahmen der derzeitigen laufenden Vorbereitungen für das Verfahren zur Neuerteilung von Liniengenehmigungen im Teilnetz West sowie aufbauend auf Hinweise des Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein besteht jedoch Fortschreibungsbedarf zum Regionalteil für den Kreis Schleswig-Flensburg zu nachfolgenden Aspekten.

### 1.2 Anwendung des SH-Tarifs

Die in Kapitel 8.8 des Regionalteils Schleswig-Flensburg formulierte Forderung, dass die Einführung des Schleswig-Holstein Tarifs „nicht zu finanziellen Einbußen bei den Verkehrsunternehmen führen darf“, ist aus Sicht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein für einen regionalen Nahverkehrsplan nicht geeignet. Verkehrsunternehmen sind wirtschaftlich eigenständig und sollten im Rahmen ihres unternehmerischen Handelns für ausreichende Einnahmen sorgen.

Ein erster, von den kommunalen Aufgabenträgern erarbeiteter Entwurf einer neuen Finanzierungsverordnung für den ÖPNV ab 2018 sieht u.a. als Auszahlungsvoraussetzung die komplette Anwendung des SH-Tarifs 3.0 vor. Auch die Auszahlung der Aufgabenträgerverbund-Pauschale soll an die Anwendung des SH-Tarifs geknüpft werden.

Entsprechend der Beschlussfassung durch den Werkausschuss vom 12. September 2017 soll der Regionalteil für den Kreis Schleswig-Flensburg unter Vorbehalt einer rechtlichen Prüfung mit einer Änderung des Kapitels 8.8 fortgeschrieben werden. **Die Formulierung, dass die Einführung des Schleswig-Holstein Tarifs**

„nicht zu finanziellen Einbußen bei den Verkehrsunternehmen führen darf“, soll gestrichen werden.

Der SH-Tarif soll im Rahmen der auslaufenden Liniengenehmigungen - spätestens zum 01.01.2021 mit Liniengenehmigung des letzten Teilnetzes - angewendet und eingeführt werden.

### **1.3 Finanzierung des übrigen ÖPNV, Allgemeine Vorschrift und Form der Leistungsvergaben**

Eine Stellungnahme der NAH.SH zur derzeitigen „Satzung (Allgemeine Vorschrift) des Kreises Schleswig-Flensburg über die Festsetzung von Höchsttarifen im straßenengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr auf Basis von Liniengenehmigungen im Sinne der §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG“ beschreibt erhebliche rechtliche Bedenken, u.a. im Bereich der Qualitätsvorgaben und bei der Berechnungsmethode zur Ermittlung der tarifbedingten Mindereinnahmen.

Es besteht daher das Risiko, dass eine rechtlich einwandfreie „allgemeine Vorschrift“ nicht den Anforderungen der geltenden Finanzierungsverordnung des Landes entspricht.

Da derzeit das Verfahren zur Neuerteilung von Liniengenehmigungen im Teilnetz West vorbereitet wird, ist im Zusammenhang mit den erkannten Risiken der „allgemeinen Vorschrift“ ein Strategiewechsel hinsichtlich der vom Kreis angestrebten Form der ÖPNV-Leistungsvergaben erforderlich.

**Konkret sollen entsprechend Beschlussfassung durch den Werkausschuss vom 14. November 2017 alle nach dem aktuell anstehenden Genehmigungsverfahren neu erteilten Liniengenehmigungen des Kreises Schleswig-Flensburg im Rahmen wettbewerblicher Verfahren unter Anwendung öffentlicher Dienstleistungsaufträge erfolgen.**

Soweit für die laufenden Liniengenehmigungen unter dieser Voraussetzung noch erforderlich, ist die „Satzung (Allgemeine Vorschrift) des Kreises Schleswig-Flensburg über die Festsetzung von Höchsttarifen im straßenengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr auf Basis von Liniengenehmigungen im Sinne der §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG“ **auf eine rechtlich einwandfreie Formulierung** u.a. im Bereich der Qualitätsvorgaben und bei der Berechnungsmethode zur Ermittlung der tarifbedingten Mindereinnahmen sowie der SH-Tarif-Anwendung **zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.**

## **2. Neufassung einzelner Kapitel des Regionalteils für den Kreis Schleswig-Flensburg**

Kapitel 8.8 sowie 9.2 des Regionalteils für den Kreis Schleswig-Flensburg werden durch die nachfolgenden Neufassungen ersetzt.

### **8.8 Tarifgestaltung und Vertriebsstrukturen (Neufassung)**

Der Kreis Schleswig-Flensburg unterstützt das Ziel des Landes Schleswig-Holstein, dass auch Binnenverkehre im übrigen ÖPNV innerhalb des Kreises sowie für Fahrten in die Stadt Flensburg in den SH-Tarif integriert werden. Vor allem aus Sicht des ÖPNV-Nutzenden ist die mit der Vollintegration des SH-Tarifs verbundene Vereinfachung der Tarifpalette mit Vorteilen verbunden. Dies beinhaltet auch eine flexiblere Preisfindungslogik (derzeit feste Relationsbindung und Verknüpfung von Sortimentsgruppen).

Der SH-Tarif soll bei allen neu erteilten Liniengenehmigungen in allen Teilnetzen vollständig angewendet werden, so dass spätestens ab 01. Januar 2021 mit Neuerteilung der Genehmigungen des Teilnetzes Ost der SH-Tarif in allen Teilnetzen des gesamten Kreis umgesetzt ist.

#### **Vertrieb**

Der Vertrieb wird derzeit hauptsächlich durch die Beschäftigten im Fahrdienst und punktuell an einzelnen Standorten (z.B. der Mobilitätzentrale in Schleswig) durch die Verkehrsunternehmen auch stationär organisiert.

Mittelfristig wird der Ausbau der unternehmensübergreifenden Mobilitätszentrale („Mob am ZOB“) in Schleswig empfohlen. Das Angebot sollte u.a. die Beratung für Berufspendelnde und spezielle Zielgruppen wie Touristen und älteren Menschen beinhalten, um eine zusätzliche Sensibilisierung für spezielle Angebote dieser Nutzenden zu erreichen. Zusätzlich sollte auch weiterhin ein direkter Kauf von Fahrausweisen und Zeitkarten stattfinden sowie die Betreuung von bestehenden ÖPNV-Nutzenden übernommen werden.

Im Rahmen eines möglichen gemeinsamen Standortes von Bahnhof und ZOB in Schleswig sollte ein gemeinsamer Betrieb der Mobilitätszentrale mit NAH.SH geprüft werden.

Im Rahmen der Vollintegration in den SH-Tarif soll zudem der Fahrscheinerwerb durch den ÖPNV-Nutzenden im Internet und von mobilen Geräten ermöglicht werden.

## 9.2 Künftige Vergabe von ÖPNV-Leistungen (Neufassung)

### Derzeitige Organisation der Verkehrsleistungserbringung im übrigen ÖPNV

Der Kreis Schleswig-Flensburg wendet als Basis der derzeitigen Verkehrsleistungserbringung die „Satzung (Allgemeine Vorschrift) des Kreises Schleswig-Flensburg über die Festsetzung von Höchsttarifen im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr auf Basis von Liniengenehmigungen im Sinne der §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG“ in Verbindung mit einer Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung gemäß § 6 Abs. 2 ÖPNVFinV SH an.

Die allgemeine Vorschrift legt den Höchsttarif gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 auf dem Gebiet des Kreises Schleswig-Flensburg für alle Fahrgäste fest. Der Kreis gewährt einen Ausgleich; es besteht kein Rechtsanspruch auf vollständigen Kostenausgleich und/oder Preisauffüllung.

Im Gegensatz zu einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag wird die allgemeine Vorschrift nicht gegenüber einem Verkehrsunternehmen erlassen, sondern gilt diskriminierungsfrei für jede Verkehrsleistungserbringung im übrigen ÖPNV im Kreis Schleswig-Flensburg.

Die Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung regelt gemäß der Allgemeinen Vorschrift die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen untereinander und mit dem Kreis.

### Ausgestaltung des zu vergebenden Leistungsumfangs

Die zukünftige Erteilung von Liniengenehmigungen soll auf Basis von gebündelten Linien in drei Teilnetzen erfolgen. Die Teilnetze beinhalten sämtliche in Aufgabenträgerschaft des Kreises geführte Liniengenehmigungen.

Rechtsgrundlage für die Bündelung von Buslinien ist § 9 Abs. 2 PBefG, demzufolge die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden kann, soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert.

Im § 8 Abs. 3 PBefG ist wiederum geregelt, dass die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung zu sorgen hat.

Ohne die Linienbündelung bestünde u.a. die Gefahr, dass durch die Genehmigungserfordernis jeder einzelnen Linie nur erlösstarke Linien beantragt werden, so dass das Erreichen der räumlichen Erschließung auch schwächer strukturierter Bereiche erschwert oder gar verhindert wird.

Der Zuschnitt, der auf Basis des dritten RNVP harmonisierten Teilnetze (vgl. Anhang A3), wird entsprechend der Zielsetzungen des § 8 PBefG als ausgewogene

Kombination zwischen Linien unterschiedlicher Netzkategorie und Nachfrage beibehalten.

### **Zukünftige Form der Organisation der Verkehrsleistungserbringung im übrigen ÖPNV**

Die Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des üÖPNV-Angebots in Aufgabenträgerschaft des Kreises Schleswig-Flensburg.

Der Kreis Schleswig-Flensburg beabsichtigt, alle zukünftig neu erteilten Liniengenehmigungen im Rahmen wettbewerblicher Verfahren mit dem Ziel der Anwendung öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA) zu vergeben. Daraus resultieren nach derzeitigem Stand folgende geplante Verfahren zur wettbewerblichen Vergabe eines öDA:

- ◆ Teilnetz Süd zum 1.1.2020,
- ◆ Teilnetz Ost zum 1.1.2021 sowie
- ◆ Teilnetz West zum 1.1.2029.



