



LANDKREIS EICHSTÄTT

NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE SITZUNG DES AUSSCHUSSES FÜR ÖPNV UND MOBILITÄT

Sitzungsdatum: Dienstag, 07.07.2020
Beginn: 17:00 Uhr
Ende: 19:13 Uhr (Ende des öffentlichen Teils: 19:13 Uhr)
Ort: im großen Sitzungssaal des Landratsamtes Eichstätt,
Zi.-Nr. 101, Residenzplatz 1, 85072 Eichstätt

ANWESENHEITSLISTE

Landrat

Anetsberger, Alexander

CSU

Forster, Claudia
Grienberger, Josef
Heimisch, Alexander
Kuffer, Johann
Roßkopf, Wolfgang

anwesend bis 19:00 Uhr / TOP 4

FW

Nikol, Richard
Schloderer, Helmut

SPD

Weber, Bernd, Dr.

Die Grünen

Muthig, Manfred

JFW

Binder, Melina

JU

Wibmer, Stephan

Abwesende und entschuldigte Personen:

FDP

Schön, Thomas

DIE LINKE

Pflüger, Markus

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- | | | |
|----------|---|------------------|
| 1 | ÖPNV und Mobilität im Landkreis Eichstätt | 2020/0724 |
| 2 | Aussetzung der VGI-Tarifanpassung zum 1. September 2020 | 2020/0723 |
| 3 | Einführung des 365-Euro-Tickets im VGI-Tarifgebiet zum 01.08.2021 | 2020/0725 |
| 4 | Mobilitätskonzept - Pilotprojekt flexibler Bedarfsverkehr für den Großraum Beilngries mit Teilbereich Kinding | 2020/0726 |

Landrat Alexander Anetsberger eröffnet um 17:00 Uhr die Sitzung des Ausschusses für ÖPNV und Mobilität. Er begrüßt alle Anwesenden und stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit des Ausschusses für ÖPNV und Mobilität fest.

ÖFFENTLICHE SITZUNG

1 ÖPNV und Mobilität im Landkreis Eichstätt

Allgemeines

Der Landkreis Eichstätt ist als öffentlicher Aufgabenträger gem. Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG für die Planung, Organisation und Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig und gem. Art. 8 Abs. 2 BayÖPNVG zugleich zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Der allgemeine öffentliche Personennahverkehr wird im Landkreis von verschiedenen Verkehrsunternehmen – zumeist von der Regionalbus Augsburg GmbH (RBA) – eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich erbracht. Etwaige Kosten (Defizite) von zuschussbedürftigen Verkehren werden mit Ausnahme der Landkreislinie 9230 und der Freizeitbuslinie von den jeweiligen Gemeinden getragen. Unterstützend erhalten die Kommunen vom Landkreis anteilig die gewährte ÖPNV-Zuweisung des Freistaates Bayern auf Basis der nachgewiesenen ÖPNV-Defizite und unter Berücksichtigung eines Begrenzungsfaktors – um zu bewirken, dass die Gemeinden ihre Nahverkehrsleistungen wirtschaftlich bestellen – pauschal zum Gesamtdefizit erstattet.

Nahverkehrsplan

Im Oktober 2019 wurde durch den Kreistag der Nahverkehrsplan für den Landkreis verabschiedet, der den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes bildet und ein unerlässliches Instrument zur künftigen Gestaltung des ÖPNV ist. Das enthaltene umfangreiche Maßnahmenkonzept umfasst einerseits Handlungsweisen zur Weiterentwicklung des Fahrtenangebotes, andererseits auch Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie Begleitmaßnahmen, um alle für die Qualität des ÖPNV wichtigen Einflussfaktoren zu berücksichtigen. Eine gleichzeitige Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis ist aufgrund von finanziellen, aber auch organisatorischen Rahmenbedingungen unmöglich, d. h. die Umsetzung neuer Maßnahmen wird ein iterativer Prozess über die nächsten Jahre, deren zeitliche Abfolge von entsprechenden Randbedingungen (z. B. Laufzeit der Liniengenehmigung, Pilotprojekte für flexible Bedienungsformen – wie z. B. das fifty-fifty-Taxi oder der Rufbus Beilngries, Finanzierungsbeteiligung der betroffenen Gemeinde) abhängig ist.

Der vollständige Bericht steht als Download unter folgendem Link zur Verfügung:

www.landkreis-eichstaett.de/eichstaett_nvp_abschlussbericht_190927

VGI-Tarif

Nach langjährigen Planungen und Abstimmungen wurde zum 01. September 2018 der Gemeinschaftstarif in der Region Ingolstadt (kurz VGI-Tarif) unter Einbeziehung der Stadt Ingolstadt sowie der Landkreise Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen eingeführt. Der Verbundtarif ist in allen Nahverkehrszügen und Buslinien innerhalb der Region 10 gültig. Der gemeinsame Tarif wird unter dem Label VGI-Tarif geführt. VGI steht hierbei für den Zweckverband „Verkehrsgemeinschaft Region Ingolstadt“. Im Zweckverband sind die politischen Vertreter der Landkreise und der Stadt Ingolstadt zusammengeschlossen. Hauptaufgabe des Zweckverbandes ist der Erlass einer allgemeinen Vorschrift im Sinne des Art. 2 Buchst. I VO (EG) Nr. 1370/2007 über die Anwendung eines Verbundtarifs und damit zusammenhängender Integrationserfordernisse an den Verkehr sowie der entsprechende Ausgleich. Des Weiteren hat der Zweckverband die Aufgabe, in diversen Bereichen auf eine einheitliche Planung

und Organisation des ÖPNV in der Region hinzuwirken. Nach der erfolgreichen Einführung erfordert die Weiterentwicklung des Tarifs und insbes. eine Neuverteilung der bisherigen Linien genehmigungen im INVG-Altgebiet mit damit einhergehenden Betreiberwechseln auch im Jahr 2020 weiterer Facharbeiten zur Durchführung der Einnahmeaufteilung, um insbesondere die rechtssichere Zuschreibung der Gesamterlöse in Höhe von ca. 27 Mio. EUR für die Region 10 an alle beteiligten Verkehrsunternehmen zu ermöglichen.

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Zum 03.12.2019 trat eine umfangreiche rechtliche Neuorganisation der Rahmenbedingungen für den Betrieb von straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehren in der Region ein. Zur Sicherstellung eines dauerhaften und weiteren Betriebs diverser Regionalbuslinienverkehre wurden nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den Jahren 2018 und 2019 erstmalig Busverkehrsleistungen im Umfang von insgesamt ca. 1.723.000 Nutzkilometer pro Jahr (7 Lose, 13 Linien) mit Wirkung zum 03.12.2019 federführend durch den Landkreis vergeben, verbunden mit Vorgaben an Qualität von Fahrzeugen, Haltestellen, Fahrpersonal und Betriebsdurchführung um sukzessive einheitliche VGI-Verbundstrukturen in der Region zu erhalten. Für diese gegenständlichen gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen trägt der Landkreis als zuständiger Aufgabenträger und Vertragspartner der Verkehrsunternehmen die wirtschaftliche Verantwortung. Insofern müssen die entstehenden Betriebskostendefizite von voraussichtlich rund 2,1 Mio. Euro zunächst vom Landkreis an die Verkehrsunternehmen ausgeglichen werden. Unter Berücksichtigung des im Landkreis bewährten Grundsatzes, dass jede Gemeinde das auf ihrem Gemeindegebiet entstehende Defizit selbst ausgleicht, refinanzieren und unterstützen die Stadt Ingolstadt und die jeweiligen Landkreisgemeinden unmittelbar den Landkreis durch ihren Finanzierungsbeitrag für die auf ihrem Gebiet erbrachten Verkehrsleistungen.

365-Euro-Ticket

Auf Initiative der Bayerischen Staatsregierung soll auch im Verkehrsraum des Zweckverbandes Verkehrsgemeinschaft Region Ingolstadt das 365-Euro-Ticket für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler eingeführt werden. Die rund 20.000 Auszubildenden, Schülerinnen und Schüler, die täglich von den kooperierenden Verkehrsunternehmen mit Bussen und Bahnen zu ihren Ausbildungsstätten befördert werden, sind eine tragende Säule für den ÖPNV im VGI-Gebiet. Unter Berücksichtigung der im Eckpunktepapier der Bayerischen Staatsregierung genannten Prämissen bzw. Voraussetzungen wurden für den Landkreis Eichstätt seitens der vom Zweckverband VGI beauftragten Gutachter Mindereinnahmen aus dem Verkauf des 365-Euro-Tickets in Höhe von jährlich rund 3,3 Mio Euro abgeschätzt, die bei einer Umsetzung über Ausgleichszahlungen des Freistaats und Landkreises zu leisten sind. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass sich nach den gutachterlichen Betrachtungen im Gegenzug die Ausgaben für die Schülerbeförderung durch die günstigeren Fahrkarten deutlich reduzieren und somit insgesamt wohl die Nettobelastung für den Landkreis nicht wesentlich verändern sollte. Für eine Umsetzung zum Schuljahr 2021/2022 im VGI-Gebiet sind die dafür benötigten Grundlagen und Entscheidungen vorzubereiten.

Weitere Einzelheiten sind der beil. Power-Point-Präsentation zu entnehmen.

Beschluss:

Der Ausschuss für ÖPNV und Mobilität nimmt den Vortrag zur Kenntnis.

zur Kenntnis genommen

2 Aussetzung der VGI-Tarifanpassung zum 1. September 2020

Mit Einführung des VGI-Tarifs zum 1. September 2018 ist die Tarifhoheit auf den Zweckverband Verkehrsgemeinschaft Region Ingolstadt (VGI) übergegangen.

Die VGI-Zweckverbandsversammlung hat die Zuständigkeit, den VGI-Tarif festzulegen.

Entscheidend für die Akzeptanz des VGI-Tarifs durch die Verkehrsunternehmen ist die Auskömmlichkeit des Tarifs. Die Verkehrsunternehmen betreiben den Großteil der Linienverkehre im Geltungsbereich des VGI-Tarifs eigenwirtschaftlich. Hierfür ist es erforderlich, dass der VGI-Tarif entsprechend der spezifischen Kostenentwicklung im ÖPNV angepasst wird. Dies wurde in der Kooperationsvereinbarung mit den Verkehrsunternehmen festgeschrieben. Die spezifische Kostenentwicklung des ÖPNV wird durch einen repräsentativen Warenkorb ermittelt und sodann als Index fortgeführt. Im Wesentlichen umfasst der Warenkorb die relevanten Entwicklungen aller Sach- und Personalkosten, wobei auf objektive Datengrundlagen wie Tarifabschlüsse oder Einkaufspreise für Dieselmotorkraftstoff seitens des Statistischen Bundesamts Bezug genommen wird. Hinzu kommen Zu- und Abschläge für Mehr- und Mindereinnahmen im Zusammenhang mit Gewährung von Ausgleichsleistungen für sozial ermäßigte Tarife gemäß § 45 a PBefG (Ausbildungsverkehr) und § 231 Abs. 4 SGB IX (Schwerbehindertenausgleich).

Die Entwicklung des VGI-Tarifs entsprechend dem Warenkorbmodell kommt zu dem Ergebnis, dass die Tarifanpassung ein Plus von 2,8401 Prozent betragen würde.

In den Vorberatungen zur Fortschreibung des VGI-Tarifs im Arbeitskreis der Aufgabenträger am 5. März 2020 sowie am 16. Juni 2020 wurde die Tarifanpassung eingehend diskutiert. Hierbei fand auch Berücksichtigung, dass in den bayerischen Nachbarverbänden MVV, VGN und RVV für das Jahr 2020 keine Tarifierhöhung beabsichtigt wird. Unter diesem Eindruck kam man überein, dass eine VGI-Tarifanpassung in 2020 zu hinterfragen ist. Im Nachgang zu dieser Sitzung wurde sodann von den Landkreisen Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen a.d. Ilm sowie der Stadt Ingolstadt signalisiert, dass die dortigen politischen Entscheidungsträger eine „Nullrunde“ beabsichtigen.

Nach Einschätzung der VGI-Geschäftsleitung wäre eine Tarifierhöhung zudem mit Blick auf die aktuelle Corona-Virus Krise für die Fahrgäste im ÖPNV schwer vermittelbar. Die rechtliche Voraussetzung für ein Aussetzen der Tarifierhöhung ist eine Änderung der bestehenden „allgemeinen Vorschrift/aV“ und der Einnahmenaufteilungsrichtlinie (EAR) durch den Zweckverband Verkehrsgemeinschaft Region Ingolstadt dahingehend, dass die Omnibusverkehrsunternehmen einen Ausgleich für die fehlenden Einnahmen erhalten. Für das gesamte VGI-Tarifgebiet bedeutet dies ein Betrag von ca. 814.000,00 €, der anteilig von den Gebietskörperschaften als Aufgabenträger zu tragen ist.

Landkreis Eichstätt	€ 229.000,00
Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	€ 106.000,00
Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm	€ 99.000,00
Stadt Ingolstadt	€ 381.000,00
Summe	€ 814.000,00

Dieser maximale Betrag wird jedoch durch den Mechanismus der Berechnung des Ausgleichsanspruchs teilweise gekürzt, um das reduzierte unternehmerische Risiko der Verkehrsunternehmen bei unveränderten Tarifen für die Fahrgäste abzubilden. Des Weiteren könnte der Ausgleichsbetrag zu 50 % durch den Freistaat Bayern getragen werden, sofern die Tarifmaßnahme

als förderwürdig durch den sog. Mobilitätsfonds gilt. Die Geschäftsführung wird hierzu alle in Betracht kommenden Maßnahmen ergreifen.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass eine Tarifierpassung in Höhe von 2,8401 Prozent im Gegenzug rund 140.000 € an Mehrausgaben für den Landkreis bei der Schülerbeförderung verursacht. Insofern reduziert sich durch die gleichbleibenden Fahrkartenpreise auch unter diesem Gesichtspunkt nochmals die Nettobelastung des Landkreises.

Die Neufassung der allgemeinen Vorschrift wurde in der Zweckverbandsversammlung am 25. Juni 2020 vorberaten und soll am 30. Juli 2020 nun abschließend verabschiedet werden.

Die VGI-Zweckverbandsversammlung hat in der Sitzung vom 25. Juni 2020 beschlossen, dass die Tarifierpassung zum 1. September 2020 ausgesetzt wird.

Beschluss:

Der Ausschuss für ÖPNV und Mobilität nimmt die von der VGI-Zweckverbandsversammlung beschlossene Aussetzung der VGI-Tarifierpassung zum 1. September 2020 zustimmend zur Kenntnis.

einstimmig beschlossen Ja 12 Nein 0

3 Einführung des 365-Euro-Tickets im VGI-Tarifgebiet zum 01.08.2021

Seitens der Bayerischen Staatsregierung wird angestrebt, für Schüler, Auszubildende, Beamtenanwärter, Teilnehmer am Freiwilligen Soziale Jahr, am Freiwilligen Ökologischen Jahr sowie Bundesfreiwilligendienstleistende das sogenannte 365-Euro-Ticket als zusätzliches Tarifangebot in den Bayerischen Verkehrsverbänden anzubieten. Dieses Ticket wird ausschließlich als Jahresticket mit verbundweiter Gültigkeit angeboten. Der Freistaat Bayern übernimmt zwei Drittel der Mindereinnahmen, die beteiligten Aufgabenträger haben ein Drittel zu tragen.

Der Freistaat Bayern strebt an, das 365-Euro-Ticket zum ehestmöglichen Zeitpunkt zum Beginn des nächsten Schuljahres, 1. August 2020, einzuführen. Eine spätere Umsetzung ist aber möglich.

Zwischen der VGI-Geschäftsstelle und Bayerischem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) wurde die Vorgehensweise bereits mehrfach besprochen.

Bei Einführung des 365-Euro-Tickets wird bei der Kalkulation der Mindereinnahmen von voraussichtlich verbundweit mit 7,8 Mio. Euro für das gesamte VGI-Tarifgebiet ausgegangen. Unter Berücksichtigung der im Eckpunktepapier der Bayerischen Staatsregierung genannten Prämissen bzw. Voraussetzungen wurden für den Landkreis Eichstätt seitens der vom Zweckverband VGI beauftragten Gutachter Mindereinnahmen aus dem Verkauf des 365-Euro-Tickets in Höhe von jährlich rund 3,3 Mio Euro abgeschätzt, die bei einer Umsetzung über Ausgleichszahlungen des Freistaats und Landkreises zu leisten sind. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass sich nach den gutachterlichen Betrachtungen im Gegenzug die Ausgaben für die Schülerbeförderung durch die günstigeren Fahrkarten deutlich reduzieren und somit insgesamt wohl

die Nettobelastung für den Landkreis nicht wesentlich verändern sollte. Die detaillierten Berechnungen in Abstimmung mit den Aufgabenträgern müssen noch erarbeitet werden.

Ursprünglich war vorgesehen, die politischen Entscheidungen in der Zweckverbandsversammlung am 31. März 2020 zu treffen, was aufgrund der Corona-Pandemie nicht mehr möglich war. Aufgrund der organisatorischen Vorlaufzeiten und personellen Kapazitäten ist eine Einführung zum 1. August 2020 im VGI-Tarif nicht mehr möglich.

Seitens der VGI-Geschäftsleitung wurde deshalb in der Verbandsversammlung am 25. Juni 2020 angeregt, nach Vorliegen der politischen und finanziellen Beschlüsse in der Region und in der VGI-Zweckverbandsversammlung die Einführung des 365-Euro-Tickets spätestens zum 1. August 2021 vorzunehmen.

Für die Einführung des 365-Euro-Tickets ist ebenfalls die Anpassung der allgemeinen Vorschrift notwendig. Die Neufassung soll am 30. Juli abschließend von der Verbandsversammlung verabschiedet werden.

Die Zweckverbandsversammlung hat nun in der Sitzung am 25. Juni 2020 die VGI-Geschäftsleitung beauftragt, ein mit dem StMB abgestimmtes Konzept zur Einführung des 365-Euro-Tickets für die Region Ingolstadt mit Darstellung der detaillierten finanziellen Auswirkungen auf die Aufgabenträger zu erarbeiten.

Der Einführung des 365-Euro-Tickets soll bis spätestens 1. August 2021 erfolgen.

Beschluss:

Der Ausschuss für ÖPNV und Mobilität befürwortet die von der VGI-Zweckverbandsversammlung beabsichtigte Einführung des 365-Euro-Tickets bis spätestens 1. August 2021.

einstimmig beschlossen Ja 12 Nein 0

4 Mobilitätskonzept - Pilotprojekt flexibler Bedarfsverkehr für den Großraum Beilngries mit Teilbereich Kinding

Der Kreistag hat am 14. Oktober 2019 den Nahverkehrsplan für den Landkreis verabschiedet. Das enthaltene Maßnahmenkonzept umfasst u. a. Handlungsweisen zur Weiterentwicklung des Fahrtenangebots. Zahlreiche Gemeindewünsche zielen in diesem Zusammenhang auf die Einrichtung flexibler Bedienungsformen ab (z. B. Rufbus oder Anruf-Sammeltaxi), die zur Ergänzung des Linienverkehrs dazu beitragen, auch geringe Nachfragepotentiale noch effizient und bedarfsgerecht zu bedienen.

Als im Februar 2019 hierzu vom beauftragten Verkehrsplanungsbüro die Weiterentwicklung des Angebotes im allgemeinen ÖPNV vor dem Hintergrund von Richtwertunterschreitungen, Gemeindewünschen und besonderen funktionalen Anforderungen betrachtet wurde, kam das Büro zu dem Ergebnis, dass sich die Stadt Beilngries unter verschiedenen Aspekten als Pilotraum für die Einführung eines flexiblen Bedarfsverkehrs anbietet. und ggf. als Vorreiter für weitere Gemeinden mit dem Wunsch nach Projekten im Rahmen der flexiblen Bedienungsformen dienen kann.

Die Stadt Beilngries mit ihren Ortsteilen ist durch die Bundesstraße B299 (Oberpfalz-Chiemgau) und die ST2230, die eine knapp 11 km lange Verbindung zur A9 darstellt bezüglich des Individualverkehrs gut an die Region angebunden.

In Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr existiert in Beilngries ein nutzerorientiertes Basisangebot für Schülerinnen und Schüler. Als Mittelzentrum ist die Gemeinde ein bedeutender Schulstandort im Landkreis, weswegen diese starke Ausrichtung auf den Schülerverkehr zu erklären ist. Im Umkehrschluss bedeutet dies jedoch, dass für den Jedermann-Verkehr so gut wie kein Angebot zur Verfügung steht. Diese Defizite im ÖPNV beziehen sich sowohl auf den Stadtkern als auch auf die Erschließung der Randbereiche der Stadt Beilngries und die Bedienghäufigkeiten der einzelnen Gemeindeteile.

Zusätzlich zu den Linienbussen ermöglicht ein Freizeitbus die Mobilität in der Region, Rufbusse oder Sammeltaxis wie in Dietfurt oder Berching existieren derzeit nicht.

Der nächstgelegene Bahnhof befindet sich in Kinding. Dort verkehrt die durch DB Regio betriebene Strecke, die die Städte Nürnberg – Ingolstadt – München miteinander verbindet. Trotz hoher Penderströme von Beilngries nach Ingolstadt und Kinding ist der Bahnhof, der ca. 10 km entfernt liegt nur einmal pro Tag, am Nachmittag, per Direktverbindung zu erreichen. Ebenfalls ist eine eingeschränkte bis fehlende Abstimmung der Bus-Direktverbindung zum Zug festzustellen.

Dementsprechend soll das ÖPNV-Angebot in der Stadt Beilngries inklusive der Ortsteile verbessert werden. Zur geplanten Verbesserung sollen zum einen die Anbindungen zwischen den Wohngebieten im Randbereich von der Stadt Beilngries mit der Kernstadt gehören, zum anderen die Verbindungen zwischen den Ortsteilen und dem Hauptort der Großgemeinde. Als weiteren Schwerpunkt sollen die Planungen gleichzeitig zu einer verbesserten Anbindung von Beilngries einschl. angrenzender Gemeindeteile von Kinding an den Bahnhof in Kinding, als auch zu den Regionalbuslinien zu den Mittel- und Oberzentren führen. Insgesamt besteht das Ziel der Stärkung des Stellenwerts des ÖPNV für die Bevölkerung in der Großgemeinde Beilngries.

Nach erfolgter Ausschreibung wurde im Februar 2020 die DB Regio Bus mit der Konzeption und Planung eines Bedarfsverkehrs für den Teilraum Beilngries beauftragt. Das Auftaktgespräch mit den politischen Vertretern der Projektbeteiligten hat am 03. März 2020 im Landratsamt stattgefunden. Dabei konnten die relevanten Rahmenbedingungen für das Mobilitätskonzept abgestimmt werden.

Der Projektleiter von DB Regio Bus, Herr Ludger Jürgens, wird in der Sitzung den aktuellen Planungsstand vorstellen.

Beschluss:

Der Vortrag von DB Regio Bus wird vom Ausschuss für ÖPNV und Mobilität zur Kenntnis genommen.

zur Kenntnis genommen

Mit Dank für die gute Mitarbeit schließt Landrat Alexander Anetsberger um 19:13 Uhr die Sitzung des Ausschusses für ÖPNV und Mobilität.



Alexander Anetsberger
Landrat