

ÖPNV-Praxisforum 2011:
„Nahverkehrsplanung: Ziele – Methoden – Entwicklungen“

VO 1370 und PBefG-Novelle

**Auswirkungen auf Inhalt und Bedeutung
der Nahverkehrsplanung?**

Christoph Schaaffkamp
München, 18. Mai 2011

Inhalt

1

VO 1370 und PBefG-Novelle:
Neuer Rechtsrahmen für den ÖPNV

2

Wie sieht gute Nahverkehrsplanung aus?

3

Elemente einer effektiven Nahverkehrsplanung
unter den neuen rechtlichen Rahmenbedingungen

Wesentliches zum neuen Rechtsrahmen

Was ist relevant für Planungs-Praktiker?

Rechtliche Änderungen und Klärungen

- **Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**
- **Rechtsprechung** zum Personenbeförderungsgesetz

Noch zu erwartende Neuerungen

- **Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)**
Derzeit: Referentenentwurf (Februar 2011)
- **Regionalisierungsgesetz (RegG):**
Änderung, Zeitpunkt = ?
- **Bayerisches Nahverkehrsgesetz (BayÖPNVG):**
Änderung, Zeitpunkt = ???

Der neue Rechtsrahmen

VO (EG) Nr. 1370/2007: Kernaspekte

Zuständige Behörde

etabliert
**gemeinwirtschaftliche
Verpflichtungen**

(Voraussetzung
für jegliche
Finanzierung!)

Zwingende
Formvorgabe

„**öffentlicher
Dienstleistungs-
auftrag**“

oder

**Allgemeine
Vorschrift**



**Neu: Wo Geld fließt oder bei Ausschließlichkeit:
Initiative zwingend durch die zuständige Behörde
(= Aufgabenträger).**

Der neue Rechtsrahmen

VO (EG) Nr. 1370/2007: Kernaspekte

Gegenstand der Planung:
Was ist für Daseinsvorsorge erforderlich?

Zuständige Behörde

etabliert **gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen**

(Voraussetzung für jegliche Finanzierung!)

Zwingende Formvorgabe

„**öffentlicher Dienstleistungsauftrag**“

oder

Allgemeine Vorschrift

Ergebnis der Planung:
Mindest-Inhalte öffentlicher Dienstleistungsauftrag



Planung schafft die Grundlagen.

Der neue Rechtsrahmen

PBefG-Novelle: Welche Änderungen kommen (vielleicht)?

PBefG bisher

Vorrang Eigenwirtschaftlichkeit
(chaotisches Verfahren; Rspr.)

Altunternehmer-Vorrang

Eigenwirtschaftlichkeit umfasst
jegliche Finanzierung (Wahlmögl.)

weitgehende Ausschließlichkeit der
Genehmigungen (Ermessen Genbh)

Linienbündelung nicht einfach
durchsetzbar / umstritten

Qualität bei eigenwirtschaftlichem
Verkehr i.d.R. schwer durchsetzbar

Nahverkehrsplan: Rahmenplan mit
sehr begrenzter Verbindlichkeit

Referentenentwurf

Vorrang Eigenwirtschaftlichkeit
(zeitliches Stufenverhältnis)

Ausweitung Altunternehmer-
Vorrang + Nachbesserung

Einschränkende Definition
Eigenwirtschaftlichkeit

weitgehende Ausschließlichkeit;
Ermessen Genehmigungsbehörde

Schutz vor Rosinenpickerei gestärkt
Vergabe ausschließlicher Rechte

AT steuert nicht Qualität im
eigenwirtschaftlichen Verkehr

Nahverkehrsplan: Rahmenplan mit
begrenzter Verbindlichkeit, Inhalte

Der neue Rechtsrahmen

PBefG-Novelle: Welche Änderungen kommen (vielleicht)?

Stärkung NVP:

1. fakultativer **Versagungsgrund**, § 13 Abs. 2a (**stärker**)
2. **Auswahlkriterium** im Genehmigungswettbewerb, § 13 Abs. 2b (**neu**)
3. **Linienbündelung**, § 9 Abs. 2 i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 4 d) (**neu**)

Referentenentwurf

Vorrang Eigenwirtschaftlichkeit
(zeitliches Stufenverhältnis)

Ausweitung Altunternehmer-
Vorrang + Nachbesserung

Einschränkende Definition
Eigenwirtschaftlichkeit

weitgehende Ausschließlichkeit;
Ermessen Genehmigungsbehörde

Schutz vor Rosinenpickerei gestärkt
Vergabe ausschließlicher Rechte

AT steuert nicht Qualität im
eigenwirtschaftlichen Verkehr

Nahverkehrsplan: Rahmenplan mit
begrenzter Verbindlichkeit, Inhalte

Der neue Rechtsrahmen

PBefG-Novelle: Welche Änderungen kommen (vielleicht)?

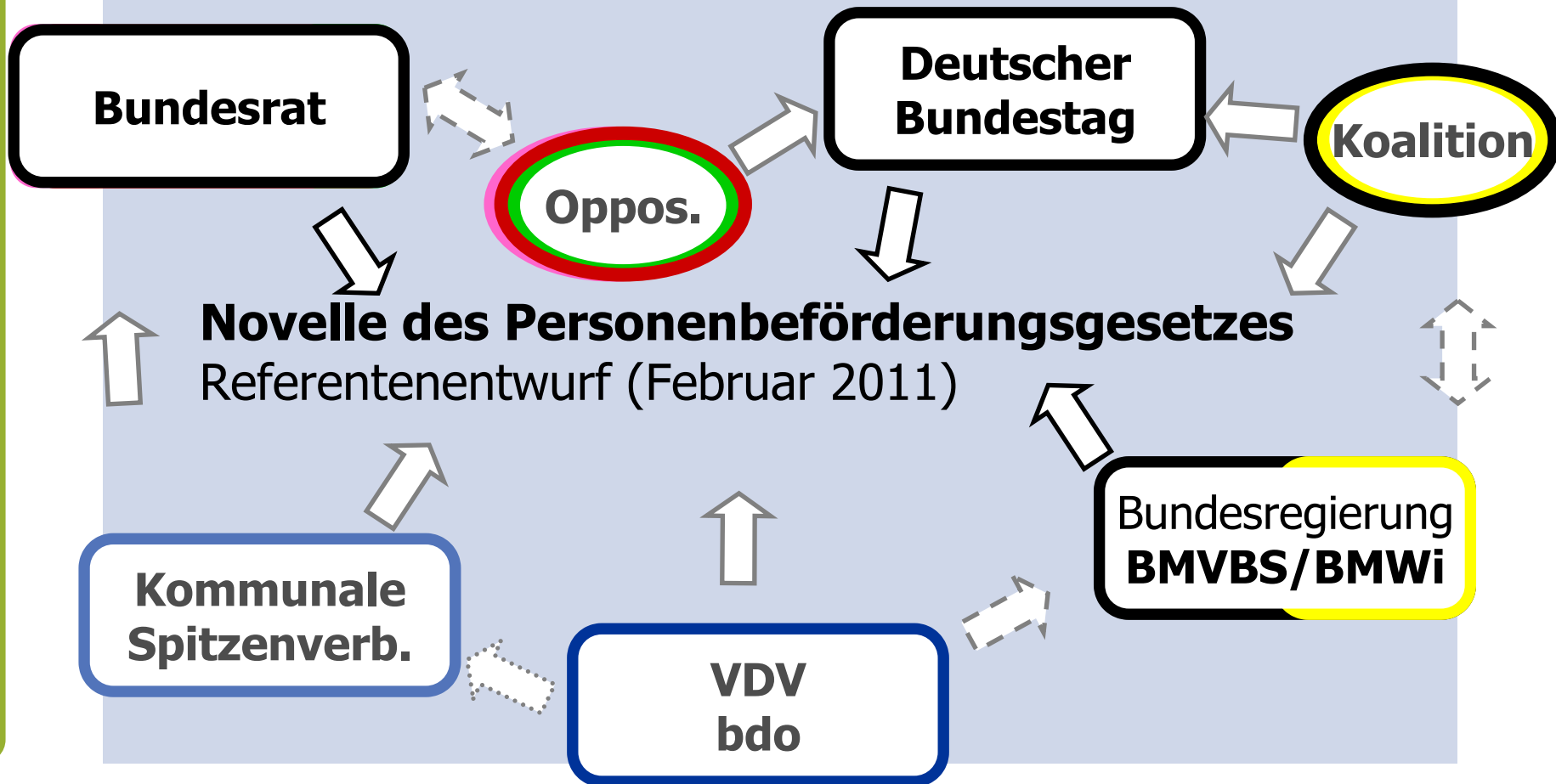
Bereits absehbar im neuen Rechtsrahmen ist damit ...

- ! - VO 1370/2007, PBefG-Novelle – neue Regelungen für Marktzugang (eigenwirtschaftlich, mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag), Finanzierung, damit für die *Umsetzung* von Planungen im ÖPNV
- ! - Veränderung der Rolle von Linienbündelung und Nahverkehrsplan (wie genau?)

Der neue Rechtsrahmen

PBefG-Novelle: Aktueller Stand

Insgesamt ist noch alles recht umstritten ...



Der neue Rechtsrahmen

Fazit

- Gesetze müss(t)en von Praktikern verstanden werden können.
- PBefG-Novelle: kein großer Wurf, aber punktuelle Verbesserungen.
- Weiter viel Arbeit für Verwaltungen, Anwälte und Berater (leider).



**Zukünftig sind weniger Verkehre „eigenwirtschaftlich“.
PBefG-Novelle stärkt sonst Rolle der Aufgabenträger kaum.**



**Nahverkehrsplan bleibt wichtiges *Instrument* der
Aufgabenträger – aber nicht für die Organisation des ÖPNV.**



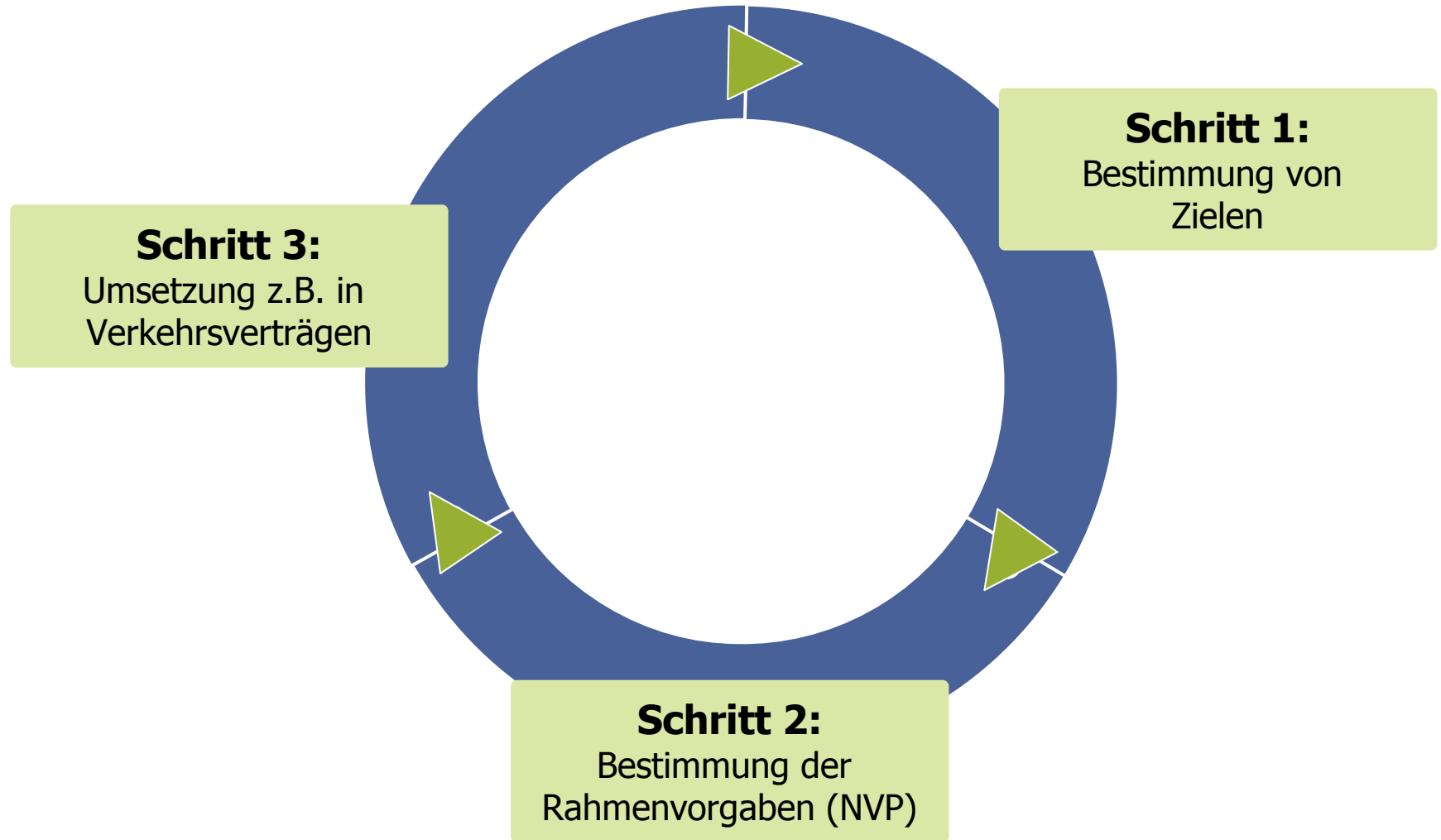
Es kommt auf die Umsetzung in der Praxis an.



Wie sieht gute Planung zukünftig (neue §§) aus?

Wie sieht gute Nahverkehrsplanung aus?

Vereinfachter Planungskreislauf



Schritt 1: Bestimmung von Zielen für den ÖPNV

Was ist für die Daseinsvorsorge erforderlich?

Kernfrage: Welche Ziele möchte der Aufgabenträger im Rahmen der Daseinsvorsorge erreichen?

Schritt 1: Bestimmung von Zielen für den ÖPNV

Beispiel: Mögliche Indikatoren für Zielerreichung laut *DfT*

Bereich	Mögliche Indikatoren zur Messung der Zielerreichung
Verfügbarkeit	<p>%-Anteil der Haushalte, von denen die Stadtmitte / der Marktplatz mit dem ÖPNV innerhalb von 30 Minuten erreicht werden kann</p> <p>%-Anteil der Haushalte ohne eigenes Kfz, die in der Lage sind, tagsüber innerhalb von 60 Minuten ein Krankenhaus zu erreichen</p>
Barrierefreiheit	%-Anteil der Niederflurfahrzeuge an der gesamten Busflotte
Fahrgast-information	%-Anteil der Haltestellen, die mit einer Anlage zur Echtzeit-Information ausgestattet sind
Sicherheit	Anzahl der Körperverletzungen in Fahrzeugen & im ÖPNV-Stationsumfeld
Kunden-zufriedenheit	%-Anteil der Gelegenheitsnutzer, die mit dem ÖPNV insgesamt sehr zufrieden sind

Quelle und Auflistung weiterer Beispiele: Department for Transport (DfT), in:
<http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltpt/accessibility/guidance/gap/accessibilityplanningguidanc3633?page=11>

Schritt 2: Bestimmung der Rahmenvorgaben

Der Nahverkehrsplan: Nahverkehrs-Entwicklungsplanung

Im Rahmen der Nahverkehrs-Entwicklungsplanung werden die Ziele konkretisiert und der Rahmen für die Umsetzung definiert.

- **keine unmittelbare Wirkung auf Dritte**

→ Umsetzung erforderlich!

Schritt 2: Bestimmung der Rahmenvorgaben

Beispiel: Ablauf integrierte Verkehrsplanung in Berlin

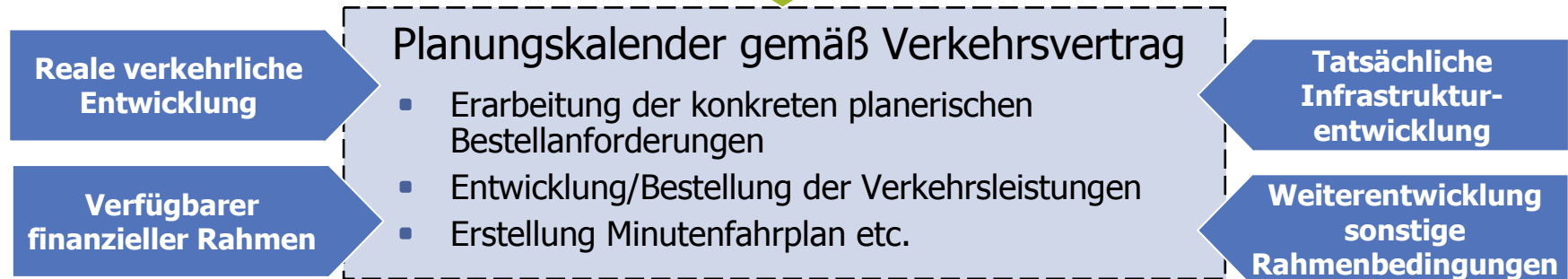
Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)

- Übergeordnete Strategie für die Stadtentwicklung
- Ziel: Integration der Verkehre und Erhöhung des Modal Split im Umweltverbund; weitere Ziele der Stadtentwicklung
- Umsetzung durch Nahverkehrsplan, Fußgängerstrategie, Wirtschaftsverkehrskonzept etc.



Nahverkehrsplan (NVP)

- Analyse der Rahmenbedingungen und der verkehrlichen Entwicklungen
- Angebotskonzeption; Festlegung von Angebots- und Qualitätsstandards



Eigene Darstellung; Quelle und Protokollierung der Themen des Nahverkehrsplans Berlin unter www.cnb-online.de

Schritt 3: Umsetzung durch Verkehrsverträge

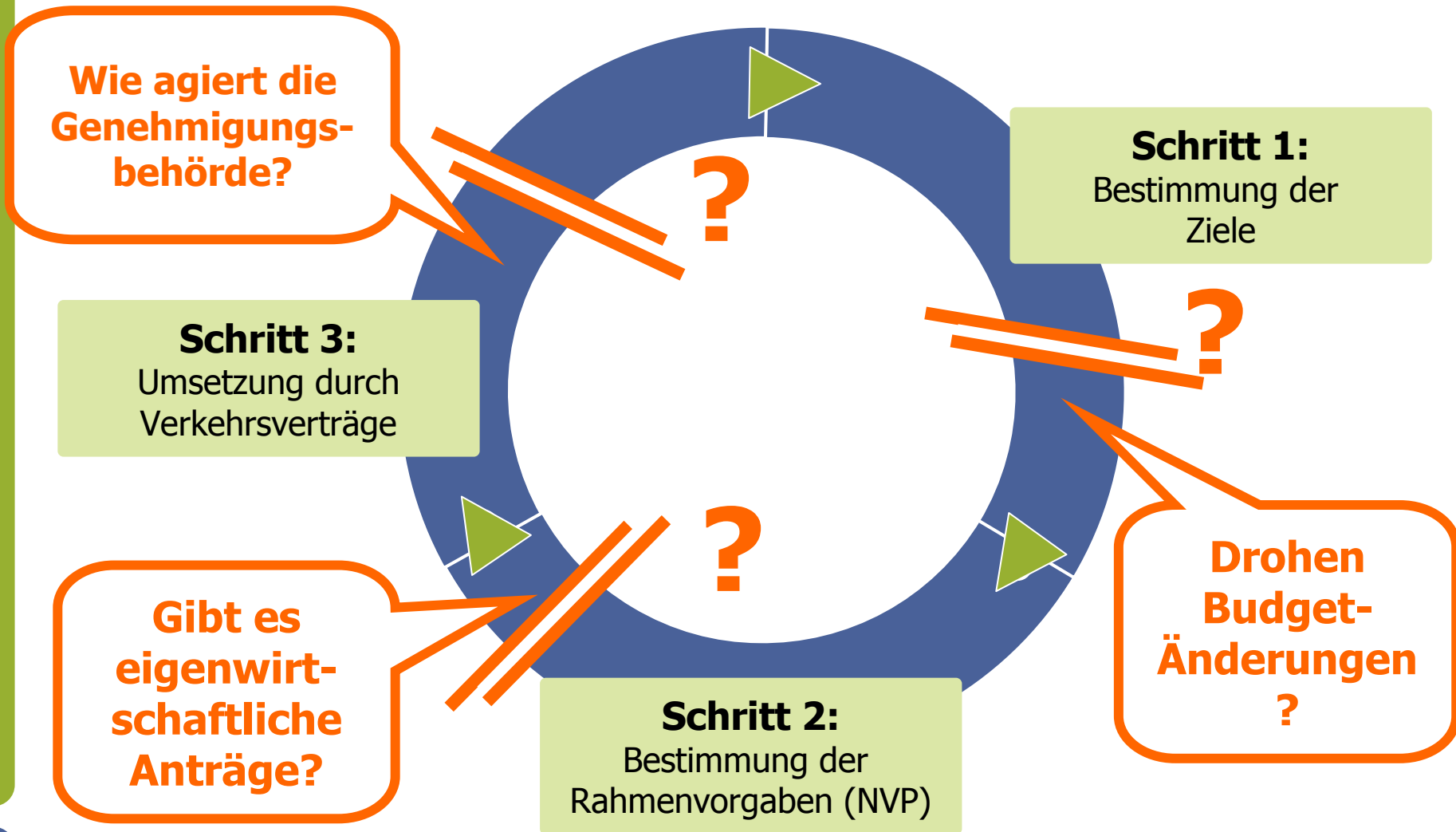
Übersetzung des Nahverkehrsplans in konkrete Maßnahmen

Die Umsetzung in konkrete Maßnahmen baut auf den Zielen und den NVP-Rahmenvorgaben auf.

Typische Maßnahme ist die Bestellung und Finanzierung von Verkehrsleistungen (Verkehrsverträge)

Wie sieht gute Nahverkehrsplanung aus?

Restriktionen für den Planungskreislauf



Elemente einer effektiven Nahverkehrsplanung

Lösungsansätze im neuen Rechtsrahmen

Wichtigste Elemente der Nahverkehrsplanung

- **Qualifizierte Planung als Grundlage**
Klare Ziele, Finanzierbarkeit; Umsetzungscontrolling, Evaluation
- **Nahverkehrsplan als Rahmenplan**
Justiziable Gestaltung – berücksichtigungsfähig für die Genehmigungsbehörde (Auswahl, Versagung); verbindliche Standards
- **Linienbündelung/ Ausschließlichkeit im NVP**
Rechtliche Grundlage für den Ausschluss von „Rosinenpickerei“ und die Begründung der Vergabe ausschließlicher Rechte durch den AT
- **Verbindliche Vergabeplanung**
Bestellung nicht eigenwirtschaftlicher Verkehre gesichert – Verhinderung des Unterlaufens der NVP Standards
- **Enge Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde**
Begrenzung Rechtsunsicherheit, Klärung Anforderungen

Elemente einer effektiven Nahverkehrsplanung

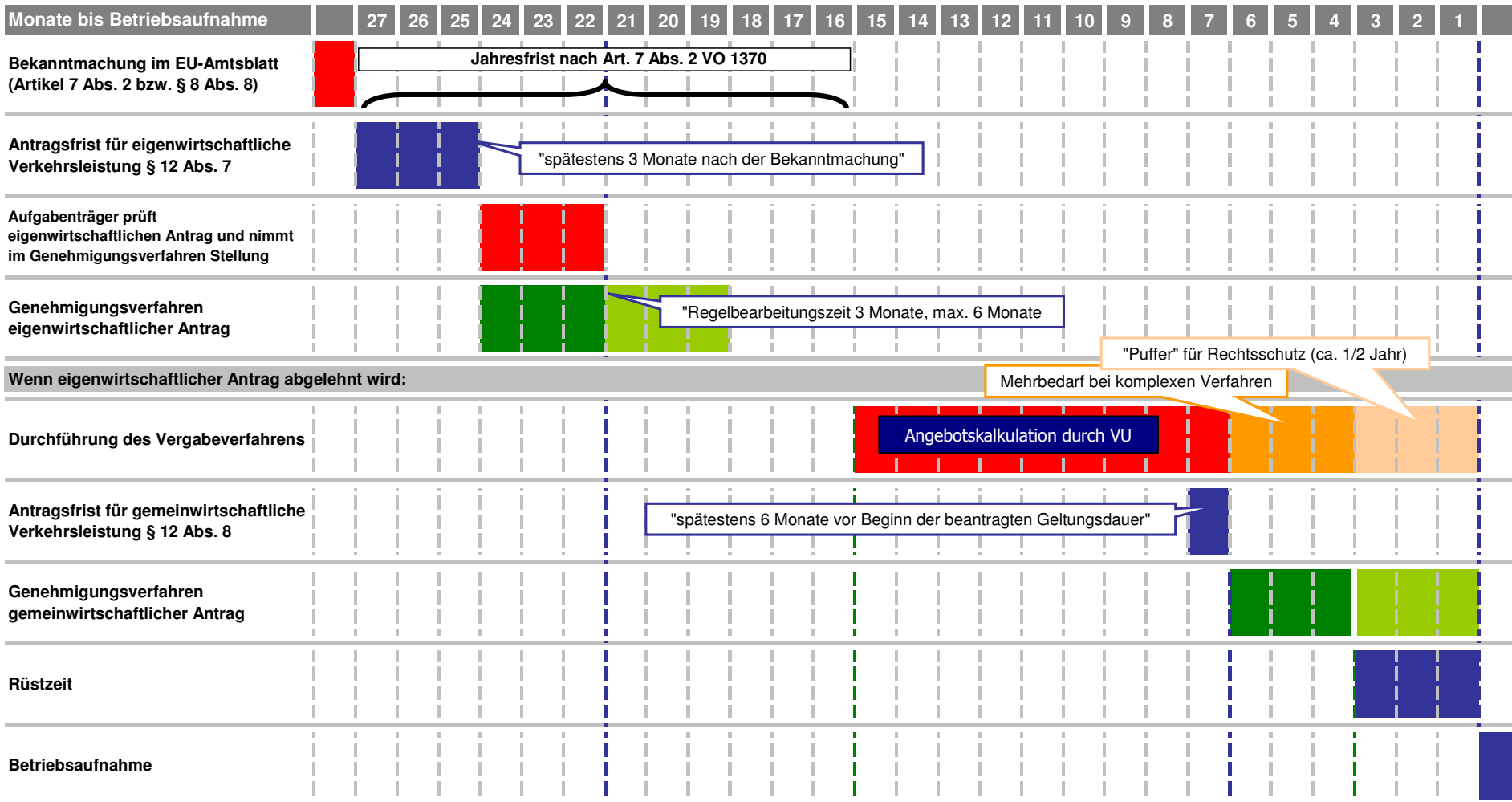
Lösungsansätze im neuen Rechtsrahmen

Es ergeben sich Konsequenzen für den zeitlichen Ablauf ...

Verfahrensvorrang Eigenwirtschaftlichkeit - Fristenlösung

Zeitfenster von drei Monaten mit nachfolgender Ausschlussfrist

Verfahren bei Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Abs. 1 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und einem konkurrierenden eigenwirtschaftlichen Antrag

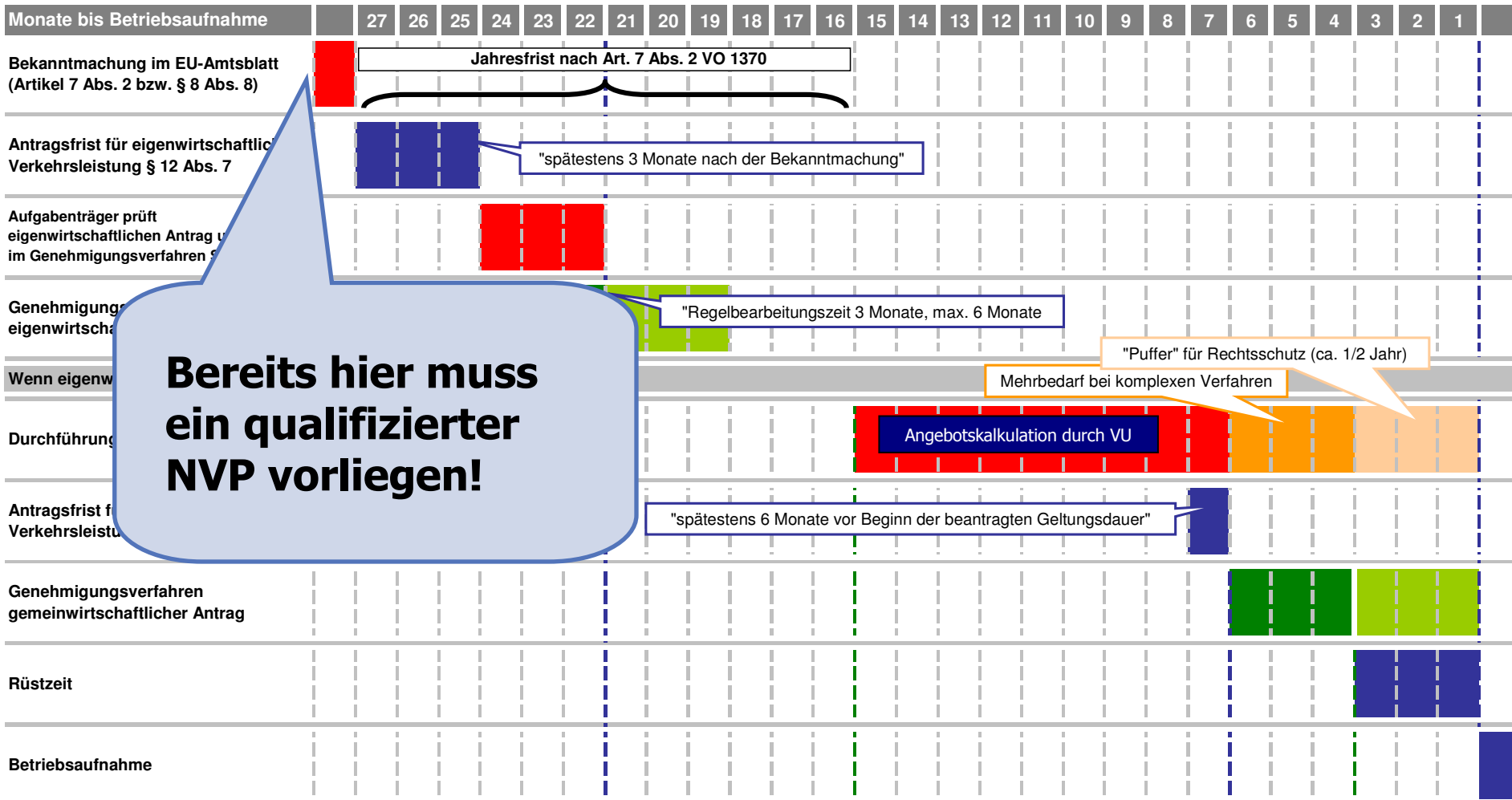


- Aufgabenträger
- Unternehmen
- Genehmigungsbehörde

Verfahrensvorrang Eigenwirtschaftlichkeit - Fristenlösung

Zeitfenster von drei Monaten mit nachfolgender Ausschlussfrist

Verfahren bei Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Abs. 1 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und einem konkurrierenden eigenwirtschaftlichen Antrag



Bereits hier muss ein qualifizierter NVP vorliegen!

- Aufgabenträger
- Unternehmen
- Genehmigungsbehörde

VO 1370/2007 und PBefG-Novelle

Auswirkung auf Bedeutung/ Inhalt der Nahverkehrsplanung?

(Bei aller Vorsicht angesichts des Stadiums der Gesetzgebung ...)

- Gute Planung ist und bleibt unabhängig vom Rechtsrahmen
- Die Bedeutung des Nahverkehrsplans wird voraussichtlich ein kleines bisschen gestärkt und erweitert.
- Wesentliche Bausteine im Inhalt des NVP sind die Standards, Linienbündelung und die Notwendigkeit ausschließlicher Rechte
- **Anforderungen an die Planer:
Justiziable Darstellung und tragfähige Begründungen.
Grundlagen schaffen für Einsatz NVP im Marktzugang.
Und rechtzeitig.**

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit.
Haben Sie Fragen?**

Kontakt

Christoph Schaaffkamp
Partner, Geschäftsführer

KCW GmbH

Berlin, Hamburg

Bernburger Str. 27

D-10963 Berlin

Fon: +49 (0) 30/40 81 768 – 60

Fax: +49 (0) 30/40 81 768 – 61

Mail: schaaffkamp@kcw-online.de

Web: www.kcw-online.de