



Agenda 21 Stadt/Landkreis Würzburg AK Mobilität und Regionalentwicklung
Sitzung am 23.04.2012

Die Rolle der Bezirksregierung bei der Gestaltung des ÖPNV in Unterfranken

Heiko Brückner

Regierung von Unterfranken

Leiter des Sachgebiets

Handel und Gewerbe, Straßen- und Schienenverkehr



Was Sie erwartet:

1. Das Schauspiel: Was ist ÖPNV?
2. Das Theater: Rechtsgrundlagen und ordnungspolitischer Rahmen
3. Die Bühne: Organisationsstruktur des ÖPNV in Bayern und Rolle der Bezirksregierung
4. Mittendrin: Aktuelle Probleme
5. Exkurs: Würzburger Straßenbahn



1. Was ist ÖPNV?

Öffentlicher Personennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr.

(Faustregel: Reiseweite < 50 km / Reisezeit < 1h)

Er besteht aus dem allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (Straßenbahnen, U-Bahnen, Busse) und dem Schienenpersonennahverkehr (Eisenbahn).

(Art. 1 BayÖPNVG)



2. Rechtsgrundlagen und ordnungspolitischer Rahmen

2.1. Europarecht

Primärrecht:

Art. 90 ff. AEUV (Verkehr), Art. 107 ff. AEUV (Staatliche Beihilfen)

Sekundärrecht:

VO (EG) 1370/2007 über öffentl. Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (in Kraft seit 03.12.2009)

VO (EG) 1071 und 1073/2009 „EU Road Package“ (gelten seit 04.12.2011)



2. Rechtsgrundlagen und ordnungspolitischer Rahmen

2.2. Bundesrecht: Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Kernaussagen:

Geschäftsmäßige oder entgeltliche Personenbeförderung mit Straßenbahnen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist genehmigungspflichtig.

Verkehrsleistungen im ÖPNV sind eigenwirtschaftlich zu erbringen („Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit“); ist dies nicht möglich, ist die Lösung zu wählen, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt.



2. Rechtsgrundlagen und ordnungspolitischer Rahmen

2.3. Bayerisches Landesrecht: BayÖPNVG

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

Kernaussagen:

ÖPNV ist Aufgabe der Daseinsvorsorge, er soll als möglichst vollwertige Alternative zum MIV zur Verfügung stehen (Art.2)

Dem ÖPNV soll vor allem in den Innenstädten bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem MIV eingeräumt werden, soweit dies dem Grds. der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und die Nachfrage dies rechtfertigt (Art.3).



Die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV ist eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte („Aufgabenträger“). Sie führen diese Aufgabe in den Grenzen ihrer Leistungs-fähigkeit durch (Art. 8).

Wirtschaftliche Defizite im allg. ÖPNV tragen die Aufgaben-träger, soweit sie selbst Leistungen erbringen oder diese in ihrem Auftrag erbracht werden (Art.19).

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erhalten vom Freistaat Bayern Finanzhilfen für den allg. ÖPNV (Art.20).



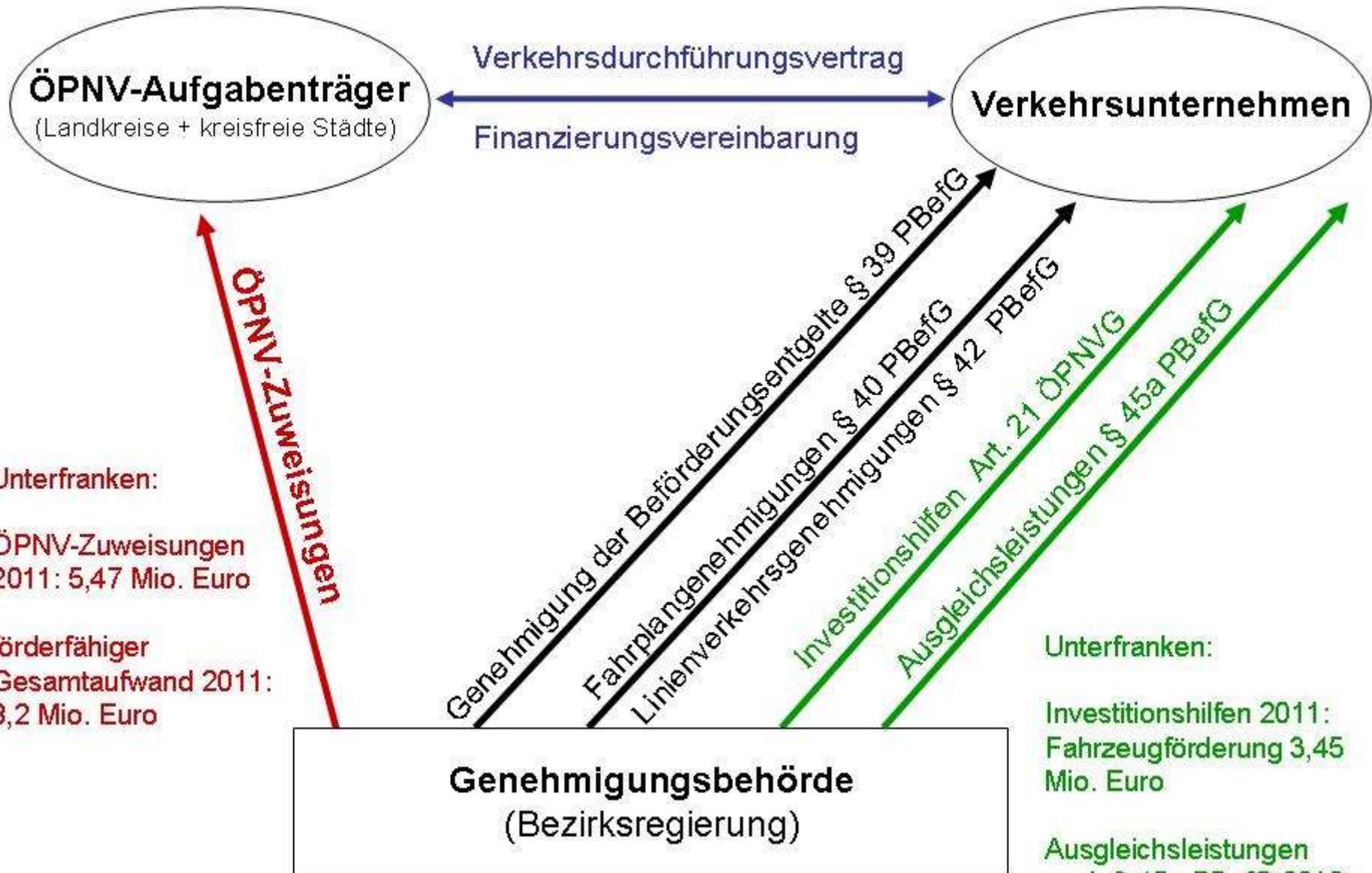
3. Organisationsstruktur des ÖPNV in Bayern

ÖPNV-Aufgabenträger
(Landkreise +
kreisfreie Städte)

Verkehrsunternehmen
(private und kommunale)

Fahrgäste

Genehmigungsbehörde
(Bezirksregierung)



Unterfranken:

ÖPNV-Zuweisungen
2011: 5,47 Mio. Euro

förderfähiger
Gesamtaufwand 2011:
8,2 Mio. Euro

Unterfranken:

Investitionshilfen 2011:
Fahrzeugförderung 3,45
Mio. Euro

Ausgleichsleistungen
nach § 45a PBefG 2010:
9,69 Mio. Euro



4. Aktuelle Probleme

Auswirkung der demographischen Entwicklung auf die Finanzierung des ÖPNV

Die sinkenden Schülerzahlen in nahezu allen Teilen Unterfrankens treffen das Fundament des ÖPNV, denn die Schülerbeförderung erbringt auf vielen Linien bis zu 80% der Fahrgeldeinnahmen.

Kompensation durch Gewinnung neuer Fahrgäste möglich?

Lösungsansatz: Schaffung eines attraktiven Verbundsystems durch Erweiterung des Verkehrsverbundes Mainfranken auf die Regionen 2 und 3 („Ein Ticket für alle Verkehrsmittel“)



4. Aktuelle Probleme

Erweiterung des Verkehrsverbundes Mainfranken

Die im Juli 2008 geführten Verhandlungen zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen des Altverbundes und des Lkr. MSP drohen zu scheitern, obwohl die Finanzierung des Projekts nach Einschätzung der Regierung von Unterfranken gesichert ist.

Die Verhandlungen mit der Region 3 (SW, KG, NES, HAS) dauern noch an, das Ergebnis ist offen. Derzeit existiert kein verlässlicher Zeithorizont für eine Verbunderweiterung.



4. Aktuelle Probleme

Zukunft des Semestertickets

Der neue Vertrag zwischen Verkehrsverbund und Studentenwerk beginnt zum SS 2012 und endet mit Ablauf des WS 2014/2015.

Der Vertrag endet jedoch schon vorzeitig mit Ablauf des WS 2012/2013 (d.h. am 31.03.2013), wenn der Lkr. MSP und die dortigen ÖPNV/SPNV-Linienverkehrsunternehmen nicht bis zum 31.07.2012 in den Verkehrsverbund Mainfranken integriert wurden.



5. Exkurs: Würzburger Straßenbahn

Die Regierung von Unterfranken führt auch die Planfeststellungsverfahren nach §§ 28 ff. PBefG für den Neubau von Straßenbahnstrecken durch.

Letzter Planfeststellungsbeschluss vom 09.03.2010: Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 in Grombühl

Das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahnlinie 6 in die Stadtteile Frauenland und Hubland ist noch nicht eröffnet. Bisher liegen weder ein Planfeststellungsantrag, noch die endgültigen Planfeststellungsunterlagen vor.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!