



Fraktionen im Zweckverband Großraum Braunschweig

Antrag

Gründung Verkehrsverbund für das Verbandsgebiet des ZGB

Beratungsfolge	Sitzung	öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Regionalverkehr	20.02.2013	öffentlich
Verbandsausschuss	28.02.2013	nicht öffentlich
Verbandsversammlung	07.03.2013	öffentlich

In der Anlage 4 zur Vorlage 2012/61 „ÖPNV-Finanzierung im Großraum Braunschweig“ hat die Verbandsversammlung am 16.10.2012 u. a. beschlossen, dass „...Möglichkeiten der Neugestaltung der ÖPNV-Organisation sowohl auf der kommunalen Seite als auch auf Unternehmensseite zu untersuchen und deren Umsetzung im Rahmen eines Verkehrsverbundes vorzubereiten“ sind.

Die Verbandsversammlung beschließt dazu konkret:

1. Für das Verbandsgebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig ist die Verbundgesellschaft Region Braunschweig GmbH (VRB) in einen Verkehrsverbund (Gesellschaft) für den straßengebundenen ÖPNV und für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) weiter zu entwickeln.
2. Zur Vorbereitung für den Verkehrsverbund ist umgehend ein „Lenkungskreis Verbund“ (LKV) zu gründen, in der unter Leitung des ZGB die Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH (VRB), die kreisfreien Städte und Landkreise sowie der ZGB selbst vertreten sind.

Aufgabe des LKV ist es, innerhalb eines Zeitrahmens von 12 Monaten ein Modell für die Gründung eines Verkehrsverbundes mit entsprechendem Aufgabenzuschnitt einschließlich der Organisationsstruktur, der rechtlichen Rahmenbedingungen und der Finanzierung aufzustellen.

3. Zur inhaltlichen und konzeptionellen Ausgestaltung des Verkehrsverbundes und zur zielorientierten Unterstützung des LKV beauftragt die Verbandsverwaltung ein versiertes Fachbüro, das über umfangreiche Erfahrungen in der Ausgestaltung von Verkehrsverbänden verfügt.
4. Die Verbandsverwaltung informiert den Ausschuss für Regionalverkehr vierteljährig über den Stand der Arbeiten des LKV und legt den Verbandsgremien nach Abschluss der Arbeit des LKV eine Beschlussfassung mit dem Ziel der Gründung einer Verbundgesellschaft vor.

Sachverhalt

Wo stehen wir?

Die Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH mit 14 Verkehrsunternehmen und dem Zweckverband Großraum Braunschweig ist seit 1998 **erfolgreich** als Tarifgemeinschaft tätig.

Dennoch:

- Die Verbundverträge und Verbundverfahrensweisen sind heute z. T. „überholungsbedürftig“. Dies gilt z.B. für die Finanzierung des ÖPNV einschl. des Einnahmeaufteilungsverfahrens, die Tarifstruktur und -ergiebigkeit, die Bereitstellung von Ergebnissen der Verkehrszählungen und Vertriebsstatistiken durch die Verkehrsunternehmen und vielerlei historisch gewachsene Strukturen.
- Kunden wünschen sich immer wieder einen „richtigen“ Verkehrsverbund, wo z.B. Fahrplanangebot und Tarif „aus einem Guss“ erlebbar ist und keine Barrieren mehr zwischen den betrieblichen und verkehrlichen Abwicklungen verschiedener Verkehrsunternehmen bestehen (z.B. unternehmensspezifischer Funk, brüchige Anschlusssicherung, unterschiedliche Fahrplanwechsel, z.T. noch unabgestimmte und fehlende Fahrpläne-/Linienangebote, fehlende zentrale Anlaufstelle für Verbundfragen der Kunden).
- Die teilweise vorhandene Verantwortungsdistanz zwischen Verbandsverwaltung, den kommunalen Verbandsgliedern und den Verkehrsunternehmen führt zu Reibungsverlusten und Verstimmungen.

Es besteht also ein Reformstau, der u.a. wachsen wird durch:

- Die Finanzierung des ÖPNV in der Region Braunschweig mit den unterschiedlichen Anforderungen und Interessen der kreisfreien Städten und Landkreisen sowie der Verkehrsunternehmen gestaltet sich immer schwieriger. U.a. zeigt sich dies durch die derzeitige Diskussion über den Refinanzierungsvertrag zu allgemeinen Vorschriften im Gebiet des ZGB.
- Der ÖPNV-Markt befindet sich europaweit im Umbruch, durch die Öffnung des Marktes und (insbesondere) die europäische Gesetzgebung nimmt auch der Wettbewerbsdruck zu.
- Es ist zu erwarten, dass beim Ausbau der Regionalbahn 2014+ Verkehrsverlagerungen/Nachfrageverlagerungen stattfinden, ein verändertes Kundenverhalten beim Fahrscheinkauf eintritt, welches alles zusammen eine überarbeitete Einnahmeausgleichsregelung a) nach Nutzungsanteilen (Linien, Bus, Bahn) und b) Fahrgeldeinnahmen durch die Einzelunternehmen dringend notwendig macht. Zudem wird die verkehrliche Verflechtung Bus und Bahn weiter zu verbessern und zu optimieren sein (Aufgabenteilung: als Zu- und Abbringer fungiert der Bus, als schnelle und für die Beförderung größer Verkehrsmengen eingesetzte Einheit ist die Regionalbahn mit Vernetzung zum Fernverkehr).

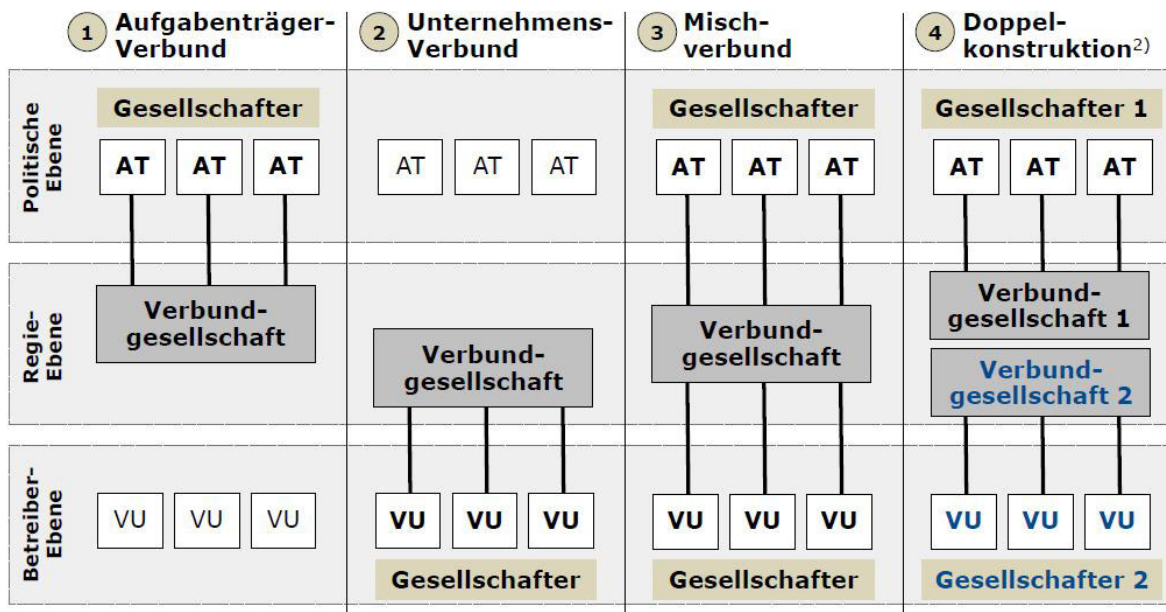
- Der noch gültige Nahverkehrsplan ist dringend fortschreibungsbedürftig und muss Antworten auf die heutigen und zukünftigen ÖPNV-Anforderungen finden. Dazu gehören auch die generellen Auswirkungen des Verkehrsverbundes auf den Nahverkehrsplan.

Was wir brauchen,

- ist eine Verbundorganisation, worin das Know-how des Zweckverbandes Großraum Braunschweig als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs, der kreisfreien Städte und Landkreise sowie der Verkehrsunternehmen für einen bürgerfreundlichen ÖPNV zusammengeführt wird.
- sind die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen und die Gewährleistung der Daseinsvorsorge im ÖPNV-Gesamtsystem.
- ist - neben einer nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV – die gemeinsame Gestaltung eines einheitlichen und benutzerfreundlichen Verkehrstarifes, ein gemeinsam abgestimmtes Verkehrsangebot von Bus / Straßenbahn / Nahverkehrszug (Linien, Strecken, Takte, Erschließungsdichte, Vernetzung und Anschlüsse, optimierte Fahrgastinformationen) sowie gemeinsame Vertriebs- und Vermarktungsstrategien und eine ganzheitliche Organisations- und Finanzierungsverantwortung. Das heißt, die Region braucht für den öffentlichen Personennahverkehr einen optimierten Nahverkehrsplan und einen rechtlichen und organisatorischen Zusammenschluss des Zweckverbandes Großraum Braunschweig unter Mitwirkungsverantwortung der kreisfreien Städte und Landkreise und unter Einbezug der Verkehrsunternehmen in Form eines Verkehrsverbundes. Dies ist im Rahmen der Arbeit der Vorbereitungsgesellschaft zu konkretisieren.

In der Bundesrepublik gibt es bereits eine Vielzahl von erfolgreich arbeitenden Verkehrsverbänden (z. B. Region Hannover) durch die Fahrgastzugewinne erzielt und Fahrgäste an den ÖPNV gebunden werden konnten. Betrachtet man dabei die verschiedenen Verkehrsverbundmodelle, so sind nach einer Studie von civity Management Consultants* nachfolgende grundsätzliche Arten zu nennen. Für alle Verbundarten gilt, dass alle Regelungen und ihre Modifizierungen zur Aufgabengestaltung und -durchführung, zur Finanzierung und Gremienbeteiligung und -verantwortung auf die Verkehrsregion individuell zugeschnitten sein müssen, um die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen zu können. Ohne eine abschließende Wertung vorwegzunehmen, erscheinen die Varianten 3 und 4 vom Grundsatz her für unser Verbandsgebiet geeignet zu sein. Dabei ist festzuhalten, dass in der „politischen“ Gesellschafterebene neben dem ZGB als Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs auch die kreisfreien Städte und Landkreise vertreten sein müssen. Der Verkehrsverbund der Region Hannover könnte weitere Hinweise auch für den Verkehrsverbund im Verbandsgebiet des ZGB geben.

Varianten von Verkehrsverbänden im Drei-Ebenen-Modell¹⁾



1) AT = Aufgabenträger, VU = Verkehrsunternehmen

2) Eine Verbundgesellschaft kann auch eine Tarif- oder Verkehrsgemeinschaft sein

Berater), Berlin aus „Alle Macht dem Staate oder den Unternehmen?“ Wohin geht die Entwicklung der Verkehrsverbände in Deutschland ? (in „Der Nahverkehr“ 11/2010)

Definitionen:

In einem Aufgabenträgerverbund schließen sich verschiedene Aufgabenträger in ihrer Funktion als politische bzw. Bestellerebene (z.B. kreisfreie Städte und Landkreise) als Gesellschafter zu einem Verbund (Regieebene) zusammen. Dieser finanziert und bestellt bei den Verkehrsunternehmen die Verkehrsleistungen.

Der Unternehmensverbund besteht ausschließlich aus Verkehrsunternehmen, der sog. Betreiberebene, die sich oftmals aus einer Tarifgemeinschaft heraus gebildet hat. Zum Zweck der Integration aller Verkehrsleistungen in das Gesamtkonzept existiert eine Kooperation der Partnerunternehmen im Verbund (Regieebene), die durch einen Kooperationsvertrag geregelt ist.

Der Mischverbund wird gemeinsam von den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gebildet. Der Verbund nimmt in einer gemeinsamen Regieebene sowohl Aufgaben der Besteller- als auch der Betreiberebene wahr.

Die Doppelkonstruktion ist im Prinzip eine Kombination von Aufgabenträger – und Unternehmensverbund.

gez.
Marcus Bosse
SPD-Fraktionsvorsitzender

gez.
Reinhard Manlik
CDU-Fraktionsvorsitzender

gez.
Elke Kentner
Fraktionsvorsitzende B'90/Die Grünen