

Begründung:

Gemäß § 6 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes haben die zuständigen Aufgabenträger alle fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Derzeit wird der ÖPNV in Emden auf der Grundlage des Nahverkehrsplans 2004 (Ratsbeschluss vom 13.05.2004) durchgeführt. Aufgrund der aktuellen Regelungen der Europäischen Union zum Wettbewerbs- und Vergaberecht sind die heutigen Strukturen im Stadtverkehr künftig nicht mehr haltbar.

Nach eingehender Diskussion zwischen Stadt und Stadtwerke sowie dem Rat der Stadt Emden wurden folgende Ziele vereinbart:

1. Die Stadtwerke sollen auch in Zukunft den Stadtverkehr durchführen.
2. Der steuerliche Querverbund soll erhalten bleiben.
3. Die Vergabe an ein privates Verkehrsunternehmen kommt nicht in Betracht.

Die Verwaltung empfiehlt daher gemeinsam mit den Stadtwerken die sogenannte Direktvergabe an einen internen Betreiber. Hieraus ergeben sich folgende Rahmenbedingungen bzw. Vorteile:

- Die Stadtwerke werden gem. Art. 5 EU-VO als interner Betreiber direkt beauftragt. Der interne Betreiber kann sowohl ein rechtlich unselbständiger Eigenbetrieb (ÖPNV-Sparte in den SWE) als auch eine davon getrennte eigene Rechtspersönlichkeit (Tochtergesellschaft) sein.
- Eine Beauftragung von Subunternehmern ist zulässig, wenn der interne Betreiber mindestens einen bedeutenden Teil (> 30%) der Verkehrsdienstleistung selbst erbringt, was bedeutet, dass die Stadtwerke auch Verkehrsleistungen (Fahrleistungen) erbringen müssen; vorgesetzt ist hier die Einhaltung der sogenannten Bagatellvergabe gemäß Artikel 5 Absatz 4 der EU-VO 1370/2007. Die eventuelle Beauftragung eines Subunternehmers muss über ein Vergabeverfahren erfolgen.
- Diese Lösung entspricht in vollem Umfang den aktuellen wettbewerbs- und vergaberechtlichen Vorgaben.
- Der steuerliche Querverbund bleibt erhalten.
- Die Stadt / Rat übt den größtmöglichen Einfluss auf die Gestaltung des Stadtverkehrs aus.

Zur Ermöglichung der sogenannten Bagatellvergabe ist die Jahreskilometerleistung auf max. 600.000 km zu beschränken. Das derzeitige Fahrtangebot liegt sehr knapp unter 600.000 km, davon sind ca. 35.000 km Verstärkerfahrten im Schülerverkehr. Mindestens zur Sicherung der Flexibilität im Schülerverkehr, zurzeit wird vom Rat der Schulentwicklungsplan diskutiert, wird eine erhebliche Reduzierung des Fahrplanangebots im Linienverkehr – zu erwarten ist hier eine Reduzierung von ca. 125.000 km im Linienverkehr (ohne Verstärkerfahrten im Schülerverkehr) – erforderlich sein. Diese erhebliche Einsparung wird erforderlich, um vorab bereits ein ergänzendes/alternatives Angebot von ca. 110.000 km vorsehen zu können. Die tatsächliche rechnerische Reduktion und somit der „Puffer“ bis 600.000 km liegt daher bei ca. 15.000 km.

Die Auswirkungen auf den Stadtverkehr sowie die Planung der Gestaltung des Stadtverkehrs können dem Entwurf des Nahverkehrsplans entnommen werden.

Auswirkungen auf den Demografieprozess:

Der ÖPNV ist ein wesentlicher Bestandteil des Umweltverbundes sowie eine Sicherung der Mobilität für mobilitätseingeschränkte Menschen, deren Zahl aufgrund des Demografieprozesses in den kommenden Jahren steigen wird. Somit hat ein attraktiver ÖPNV direkte Auswirkungen auf den demografischen Wandel.

