

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

8. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 15.09.2009 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 3

Vorlage: 20/09

Abschluss von Rahmenverträgen, Vertragsperiode 2011 – 2015

Grundlagen:

ÖPNVG NRW

Berichterstatter:

Herr Bastisch

Begründung:

siehe Fortsetzungsblätter

Kosten:

keine

Beschlussfassung NWL:

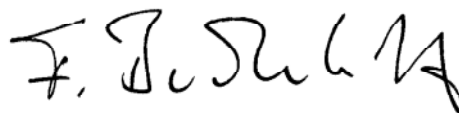
Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:					Ja:	X	Nein:			
Wenn ja, ZV:	ZWS:	X	nph:	X	ZRL:	X	VVOWL:	X	ZVM:	X
Einfache Mehrheit:	X	$\frac{2}{3}$ Mehrheit:		Einstimmig:						

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung stimmt der im Begründungstext dargestellten weiteren Vorgehensweise zum Abschluss von Rahmenverträgen zu.



Winfried Stork
Verbandsvorsteher NWL



F. Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Abschluss von Rahmenverträgen, Vertragsperiode 2011 – 2015**Öffentliche Sitzung****Begründung:**

In der Verbandsversammlung vom 30.06.2009 wurde in der Vorlage 12/09 der Verbandsvorsteher damit beauftragt, bis zur Sitzung am 15.09.2009 die weitere Vorgehensweise zum Abschluss von Rahmenverträgen zu klären.

In mehreren Abstimmungsrunden haben die SPNV-Aufgabenträger VRR, NVR und NWL die Thematik intensiv diskutiert und Vor- und Nachteile abgewogen. Grundsätzlich wird der Abschluss von Rahmenverträgen zur Sicherung der SPNV-Verkehre in NRW weiterhin als sinnvoll erachtet. Durch die Rahmenverträge wird die Position des SPNV bei der Verfügbarkeit von Fahrplantrassen (Slots) verbessert. Um die Trassen für den Regionalverkehr längerfristig (über 2015 hinaus) zu sichern, besteht die Möglichkeit, aufbauend auf den Erfahrungen der 2. Rahmenfahrplanperiode Rahmenverträge auch ab 2015 abzuschließen.

Grundsätzlich können Rahmenverträge entweder vom EVU oder vom Aufgabenträger abgeschlossen werden. Die zu sichernden Trassen sind für jede einzelne Zugfahrt im Rahmen des vorgegebenen Verfahrens zu beantragen. Das Verfahren entspricht weitgehend dem, mit dem derzeit die auf Basis der westfälischen Verkehrsverträge verkehrenden Unternehmen die Anmeldungen für den Jahresfahrplan vornehmen. Die Datenanforderungen bei der Anmeldung sind sehr detailliert und können in der Regel vom EVU bereitgestellt werden.

Hinsichtlich der Leistungspflichten der EVU bei Infrastrukturverfügbarkeiten enthalten die Verkehrsverträge weitestgehend Regelungen, die die EVU verpflichten, dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrplansicherheit und Netzverfügbarkeit durch entsprechende Sicherung der Netzinfrastruktur erreicht wird. Der dadurch vertraglich geregelten Pflicht kann das EVU durch den Abschluss von Rahmenverträgen nachkommen.

Mit Bezug auf diese Pflichten haben sich die Aufgabenträger entschieden, die EVU aufzufordern, durch den Abschluss von Rahmenverträgen die langfristige Sicherung von Trassen zu erzielen.

Wenn die Verkehrsverträge vor Ablauf der Rahmenfahrplanperiode auslaufen, so soll das EVU bis zum Ende der Vertragslaufzeit die Fahrplantrassen sichern. Grundsätzlich sind bei dieser Konstellation zwei Sicherungsmöglichkeiten denkbar:

- a. Das Konfliktpotenzial bei der Verfügbarkeit von Fahrplantrassen zwischen Auslaufen des Verkehrsvertrages und dem Ende der Rahmenvertragsperiode wird als unkritisch eingeschätzt (bspw. Haller Willem (RB 75) – Vertragsende 2013).

Abschluss von Rahmenverträgen, Vertragsperiode 2011 – 2015**Öffentliche Sitzung**

In diesem Fall wird der Rahmenvertrag bis 2013 durch das EVU abgeschlossen. Wenn der Aufgabenträger dann eine Notwendigkeit zur Sicherung sieht, kann er ab 2014 aperiodisch einen Rahmenvertrag abschließen.

- b. Es wird ein Konfliktpotenzial bei der Verfügbarkeit von Fahrplantrassen zwischen Auslaufen des Verkehrsvertrages und dem Ende der Rahmenvertragsperiode gesehen (bspw. Der Lipperländer (RB 73) – Vertragsende 2010). In diesem Fall wird der Aufgabenträger einen Rahmenvertrag für die gesamte Rahmenvertragsperiode 2011-2015 abschließen.

Weitere Einzelheiten über die Vorgehensweise bei den westfälischen Verkehrsverträgen können der Anlage 1 entnommen werden.

Mit den Rahmenverträgen wird ein jährliches Trassenkilometervolumen gebunden. Dieses Volumen darf max. um 1,5 % pro Jahr reduziert werden. Die Aufgabenträger gehen davon aus, dass bei einer darüber hinaus gehenden Abbestellung kein Reduzierungsentgelt anfällt, wenn die Reduzierung auf eine Kürzung der Regionalisierungsmittel zurückzuführen ist.

Diese Ansicht wird von DB Netz und der Bundesnetzagentur grundsätzlich bestätigt, allerdings macht DB Netz dies von einer Einzelfallentscheidung abhängig, ob die Kürzung für die Aufgabenträger im Vorfeld absehbar gewesen wäre.

Weiteres Vorgehen zum Abschluss von Rahmenverträgen

In Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern (Federführungsprinzip) sollen die EVU auf Basis der o. g. Ausführungen angeschrieben werden, einer langfristigen Sicherung der Trassen durch den Abschluss von Rahmenverträgen nachzukommen.

Bei raumübergreifenden Rahmenverträgen wird die Geschäftsführung ermächtigt, entsprechende Abstimmungen mit den jeweiligen Nachbaraufgabenträgern zu vereinbaren.