

Herr Dr. Sarikaya, Leiter des Amtes für Kreisentwicklung und Mobilität, informierte, es habe inzwischen einen Alternativ-Vorschlag der SWBV-Geschäftsführung bezüglich der Konzessionierung der neuen Buslinien, der Aufteilung der zu erbringenden Betriebsleistungen zwischen der SWBV und der RVK, der Verteilung der Einnahmen zwischen der SWBV und der RVK und die Konsequenzen für den Naturalausgleich zwischen der SWBV und der RSVG gegeben. Nach der Vorstellung der SWBV solle die RVK den größten Teil der Konzessionen auf dem Gebiet der Stadt Bonn und die SWBV den größten Teil der Konzessionen auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises erhalten. Lediglich die geplante Kleinbuslinie 680 (Gielsdorf – Duisdorf – Lessenich) solle eine vollständige Konzession der RVK werden und nur die von Bornheim nach Sechtem geplante Verlängerung der Linie 633 solle auf diesem Abschnitt eine RVK-Konzession werden. Hinsichtlich der zu erzielenden Einnahmen schlage die SWBV vor, dass diese bei Fahrten innerhalb der Konzessionsgrenzen beim jeweiligen Verkehrsunternehmen verbleiben und bei Fahrten über die Konzessionsgrenzen hinweg geteilt werden sollen.

Hieraus ergeben sich Konsequenzen, die Anlass dazu geben, den Vorschlag sehr kritisch zu bewerten. Die Verwaltung sei davon überzeugt, dass die Fahrgastnachfrage und somit die Einnahmen auf den Konzessionsabschnitten der SWBV im Rhein-Sieg-Kreis deutlich höher sein werden, als auf den Abschnitten der RVK auf dem Gebiet der Stadt Bonn. Die geplante Angebotsverbesserung verbunden mit einer Erhöhung der Fahrleistungen bei der SWBV habe zudem direkte Auswirkungen auf den Naturalausgleich mit der RSVG, die dann Mehrleistungen fahren müsste. Im Übrigen sei auch der Naturalausgleichsvertrag zwischen SWBV und RSVG gekündigt und noch keine neue Vereinbarung getroffen worden.

SkB Schroerlücke stellte fest, dass seitens des Kreises alle erforderlichen Beschlüsse zur Umsetzung des neuen Buskonzeptes gefasst wurden. Weiter sei es auf der Basis von Kompromissen auch gelungen, mit der politischen Seite in Bonn übereinzukommen, so dass auch dort Beschlüsse gefasst worden seien, allerdings mit der Maßgabe, dass keine Mehrkosten für die Stadt Bonn entstehen dürften. Das Problem sei jetzt, dass die Verkehrsunternehmen die gesamte Konzeption dadurch lahm legen würden, dass sie sich nicht über Konzessionen, Naturalausgleiche, zu fahrende Kilometer etc. einigen könnten. Das könne nicht sein. Es müsse eine Lösung gefunden werden, die sich nicht am Naturalausgleich etc. orientiere, sondern nach § 13 der Zweckverbands-Satzung des VRS: „Finanzierung innerlokaler und interlokaler Verkehre“ richte.

Abg. Krauß bat die Verwaltung um rechtliche Einschätzung zu folgenden Fragen: Sei es richtig, dass eine Ausdünnung des Fahrplans der Linie 605 rechtlich gar nicht möglich sei? Habe die SWB als bisher betrautes Unternehmen vor allen anderen Verkehrsunternehmen ein Anrecht auf die Nachfolge-Konzession ab Januar 2017?

Herr Dr. Sarikaya antwortete, er könne zwar keine rechtliche Bewertung vornehmen, wohl aber aus seinen Erfahrungen berichten. Danach wurden in den letzten Jahren die Leistungen im Wesentlichen von dem Aufgabenträger bestimmt, auf dessen Gebiet die Fahrleistungen überwiegend erbracht worden seien. Dies habe in der Vergangenheit auch die Bezirksregierung Köln so akzeptiert.

SkB Schroerlücke äußerte, es wäre sehr zu begrüßen, wenn es gelingen würde, so rechtzeitig einen Kompromiss zu finden, dass das Konzept noch im Dezember 2015 vollständig umgesetzt werden könnte. Möglich wäre auch eine befristete Lösung, da Ende 2016 auch einige Konzessionen auslaufen.

Herr Dr. Sarikaya ergänzte, es gebe auch Überlegungen für die zur Disposition stehenden Linien eine Gemeinschaftskonzession zu beantragen, in der beide Verkehrsunternehmen gleichberechtigt seien.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, schlug vor, die Beschlussfassung in die nächste Kreisausschuss-Sitzung am 22.06.2015 zu vertagen, in der Hoffnung, dass in den nächsten Tagen noch eine Einigung erzielt werden könne. Hierüber bestand Einvernehmen.