



**Mitteilungsvorlage**

|   |            |                 |
|---|------------|-----------------|
| Organisationseinheit                      | Datum      | Drucksachen-Nr. |
| Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung | 18.12.2020 | <b>2020/270</b> |

|                                 |               |                    |
|---------------------------------|---------------|--------------------|
| ⇩ Beratungsfolge                | ⇩ Sitzungsart | ⇩ Sitzungstermin/e |
| Technischer und Umweltausschuss | öffentlich    | 25.01.2021         |

**Tagesordnungspunkt 9**

**Verfahren zur Bürgerbeteiligung bei Fahrplananpassungen in der Schweiz;  
Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen**

**Sachverhalt**

Auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen werden die Verfahren bei der Fahrplangestaltung erläutert. Die Struktur der Fahrplangestaltung in der Schweiz und in Deutschland ist vollkommen unterschiedlich. In der Schweiz wird die Fahrplanerstellung eher zentral gesteuert, in Deutschland sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich.

**Verfahren Schweiz:**

Die Fahrplanverordnung vom 4. November 2009 regelt das Verfahren für die Aufstellung und Veröffentlichung von Fahrplänen im Schweizer ÖPNV. Es ist gesamtschweizerisch aufgebaut. Zentral verantwortlich ist das Bundesamt für Verkehr (BAV).

Das BAV betreibt eine Webseite ([www.fahrplanentwurf.ch](http://www.fahrplanentwurf.ch)) für alle Verkehrsträger und für alle Fahrplanverfahren in der Schweiz. Dort werden regelmäßig und wiederkehrend alle Fahrplanentwürfe und Verkehrskonzepte aller Verkehrsunternehmen gesammelt. Hier kann dann jeder Interessierte in einem definierten Zeitraum seine Fahrplanwünsche, Stellungnahmen oder Begehren äußern.

Jede Mitteilung wird zentral von den Kantonen unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen untersucht. Dabei wird neben der Machbarkeit auch die Finanzierung geprüft. Das Ergebnis wird in anonymisierter Form von den Kantonen beantwortet.

Die Umsetzung der Fahrplanänderungen ist dann in D und CH ähnlich.

**Verfahren Deutschland:**

In Deutschland muss man differenzieren. Es gibt unterschiedliche Aufgabenträger für den Schienenverkehr und den Busverkehr. Dabei gibt es auch unterschiedliche Einwirkungsmöglichkeiten auf die

Verkehrsunternehmen. Für den Schienenverkehr hat der Landkreis keinerlei Einwirkungsmöglichkeiten. Grundsätzlich stellt jedes Verkehrsunternehmen für seinen Verkehr einen eigenen Fahrplan auf. In der Regel werden sich die abhängigen Verkehrsunternehmen gegenseitig über Änderungen informieren. Eine Verpflichtung gibt es aber nicht. Daher plant sowohl der Fernverkehr, Nahverkehr Schiene als auch die Busunternehmen (Regionalbus / Stadtbus) nach eigenen Vorstellungen und Bedürfnissen. Für die bestellten Verkehre im Regionalbusbereich hat der Landkreis natürlich ein Bestimmungsrecht. In einigen Fällen übernimmt der Verkehrsverbund die Planung zentral für mehrere Verkehrsunternehmen.

Eine vorherige Beteiligung der Fahrgäste oder Interessengruppen ist nicht vorgesehen und wird auch nicht praktiziert. Die Verkehrsunternehmen haben durch Kundenreaktionen und eigene Erfahrungen Möglichkeiten der Anpassung. Ziel ist in jedem Fall, einen Fahrplan zu erstellen, der für Fahrgäste möglichst attraktiv ist. Regional gibt es zweimal im Jahr sogenannte Fahrplankonferenzen, in denen Fahrplanwünsche abgeglichen werden können. Dieser wird von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) organisiert. Konkrete Fahrplanwünsche müssen direkt bei den Verkehrsunternehmen (oft auch in der Praxis über die Gemeinden) beantragt werden. Es gibt keine öffentliche Kommunikation der künftigen Planungen.

Der Landkreis Konstanz hat direkten Einfluss auf den Fahrplan beim seehäslle und im Regionalbusverkehr über die Verkehrsunternehmen Klink, Behringer und Schmidbauer/Fecht. Schon im Zuge der Ausschreibung des Regionalbusverkehrs haben wir die Öffentlichkeit mehrfach beteiligt. Der letztendlich zur Ausschreibung verwendete Fahrplan wurde in mehreren Beteiligungsrunden insbesondere mit den Gemeinden und Schulen abgestimmt. Dies ist ein sinnvolles Verfahren, weil mit den direkt betroffenen Institutionen die konkreten Anforderungen geklärt werden können. Eine Öffnung direkt für jeden Bürger halten wir für zu aufwändig und nicht praktikabel. Ein solches Verfahren wäre nicht effizient.

Wesentliche Unterschiede außerhalb des reinen Fahrplanverfahrens sind die in Deutschland zu beachtenden EU Vorschriften für Verkehrsverträge. Auch dieses System ist in der Schweiz völlig anders – Stichwort Vergabeverfahren (EU 1370/2007).

### **Finanzielle Auswirkungen**

keine

### **Anlagen**

keine