



Markt Garmisch-Partenkirchen • Postfach 1651 • 82456 Garmisch-Partenkirchen

Vorab per E-Mail

Landratsamt Garmisch-Partenkirchen
Herrn Landrat Anton Speer
Olympiastrasse 10
82467 Garmisch-Partenkirchen

ERSTE BÜRGERMEISTERIN

Elisabeth Koch

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen:

Datum:

28.10.2024

Rückgabe ÖPNV Aufgabe zum 01.01.2025; Standard des allgemeinen ÖPNV

Sehr geehrter Herr Landrat Speer,

gern übersenden wir Ihnen untenstehend, wie von Frau Dr. Zeitler erbeten, unsere formelle und offizielle Begründung für das bereits bekannte Rückgabeverlangen des ÖPNV an den Landkreis.

In der Sitzung vom 10.10.2024 hat der Gemeinderat des Marktes Garmisch-Partenkirchen neben der Rückgabe der ÖPNV-Aufgabe an den Landkreis zum 01.01.2025, auch die Beibehaltung des aktuellen ÖPNV-Standards beschlossen. Die auf Beschluss des Gemeinderates einzuhaltenden Linien und Takte sind dem aktuellen Fahrplan des örtlichen ÖPNV zu entnehmen.

Zudem erhalten Sie unsere Richtigstellung zum fälschlicherweise angenommenen Hinausschieben des Rückgabetermins und zu Art. 19 Abs. 1 BayÖPNVG sowie unsere grundsätzlichen Ausführungen zum Unterschied zwischen allgemeinem ÖPNV und einzelnen Aufgaben/zusätzliche oder Sonderleistungen verstehen.

Vorher erlauben Sie mir noch einen Hinweis zur Vertraulichkeitspflicht eines Mitglieds des Verwaltungsrates und des Marktgemeinderates. Die Beurteilung und Feststellung, ob eine Pflichtverletzung gegen die Vertraulichkeitspflicht als Mitglied des (nichtöffentlichen) Verwaltungsrates vorliegt oder nicht, obliegt ausschließlich den Gemeindewerken und der Marktgemeinde und nicht der Mobilitätsmanagerin des Landratsamtes.

Rückgabe der 1995 übertragenen ÖPNV-Aufgabe

Aktuell gehen wir davon aus, dass der Landkreis den Rückgabe-Beschluss, der im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung und des BayÖPNVG zulässig ist, berücksichtigt und dementsprechend umsetzt. Daher rechnen wir mit einer fristgerechten Aufhebung der Rechtsverordnung dem Gemeinderatsbeschluss entsprechend zum 01.01.2025.

Der Markt Garmisch-Partenkirchen hat die Rückgabe der per Rechtsverordnung vom 29.05.1995 als einzelne Aufgabe übertragenen öffentlichen Personen beschlossen (Beschluss vom 10.10.2024 liegt Ihnen vor). Die Verordnung bezieht sich auf einzelne Aufgaben des ÖPNV, die sich im Wesentlichen auf den

Marktort und die ÖPNV-Beziehung zwischen Garmisch-Partenkirchen und Farchant beschränken (§ 1 der Rechtsverordnung). Diese 1995 übertragene einzelne Aufgabe wird nun zurückgegeben. Die Rückgabe erfolgt gemäß dem Willen des Marktgemeinderates zum 01.01.2025.

Wir sehen hier keine Rechtsgrundlage, die Umsetzung nicht unverzüglich zu vollziehen, zudem ist der Landkreis in dieser Angelegenheit nicht frei, die Entscheidung des Gemeinderates abzuändern, sondern gebunden, die Rechtsverordnung aufzuheben.

Aus unserer Sicht ist es auch die selbstverständliche Pflicht gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern, uns hier einvernehmlich bzgl. organisatorischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Fragen schnellstmöglich zu einigen.

Beibehaltung des ÖPNV-Standards

Bei den Verhandlungen zur Frage was ÖPNV-Standard bzw. Daseinsvorsorge ist, sind die Verhandlungsführer auf Seiten des Marktes gehalten, den ÖPNV-Standard im Ort nicht abzusenken. Intern ist hierzu beschlossen worden, dass, soweit Direktvergabe oder Kostendeckung betroffen sind, der Verwaltungsrat hier auf die Leitung der Gemeindewerke einzuwirken hat. Was mit ÖPNV-Standard gemeint ist, ist eindeutig der detaillierten Beschreibung und den Anlagen zu entnehmen, die der Liniengenehmigung nach § 42 PersBefG entspricht und die Linie nach Farchant einschließt.

Richtigstellung zu Art. 19 Abs. 1 BayÖPNVG

Die Aussagen des Landkreises bzw. der Mobilitätsmanagerin gegenüber der Gemeindewerke werden nachfolgend richtiggestellt:

Art. 19 Abs. 1 Satz 1 a.a.O. lautet:

„Die Kostenfehlbeträge des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs tragen die Aufgabenträger, soweit sie selbst Leistungen erbringen oder diese in ihrem Auftrag erbracht werden.“

Der Grundsatz lautet also, der Aufgabenträger, d.h. der Landkreis trägt die Kostenfehlbeträge ab 01.01.2025.

Art. 19 Abs. 1 Satz 2a.a.O. lautet:

„Soweit ein Landkreis mit Zustimmung einer Gemeinde einzelne Aufgaben im Sinne von Art. 9 Abs. 1 durchführt, hat die Gemeinde auf Verlangen des Landkreises diese Kosten zu tragen.“

Der Landkreis bittet den Markt um Zustimmung, dass die Strecken des bisherigen ÖPNV-Standards gefahren werden sollen, sofern sie als einzelne Aufgabe über den allgemeinen ÖPNV hinausgehen. Dies soll in Gesprächen verhandelt werden.

Art. 19 Abs. 1 Satz 3 a.a.O. lautet:

„Auf Wunsch kreisangehöriger Gemeinden kann ein Landkreis zusätzliche Leistungen anbieten, sofern die betroffenen Gemeinden durch Vereinbarung die dadurch entstehenden Kosten übernehmen.“

Wieder kommt es auf den Markt an, ob zusätzliche Leistungen gefahren werden sollen und wieder kommt es darauf an, was vom bisherigen Standard abweichend zusätzliche Leistungen sein sollen. Auch das sollte Gegenstand der Verhandlungen sein.

Ein wünschenswertes weiteres Vorgehen wäre unseres Erachtens, dass dem Markt konkret kommuniziert wird, was genau der Landkreis nicht als Aufgabe des allgemeinen ÖPNV ansieht und daraus resultierend auch nicht die Kosten dafür tragen wird. D.h. konkret: Welche Haltestellen sollen gestrichen werden, welche Linien und Takte eingeschränkt etc.

Grundsätzliche Ausführungen bzw. unsere Auffassungen zum allgemeinen ÖPNV

Unsere Auffassung zum allgemeinen ÖPNV und dessen Kostenfehlbeträge, die der Aufgabenträger decken muss, u.s. noch einige grundsätzliche Ausführungen:

- Sonderleistungen/zusätzliche Leistungen/individuelle Aufgaben:
Über den öffentlichen Personennahverkehr im Ortsverkehr hinausgehende Sonderleistungen, müssten über den Aufgabenträger Landkreis definiert werden. Im Streitfall wäre dies auch gutachterlich zu klären. Maßstab sind dabei die gestiegenen Bedürfnisse und Ansprüche an moderne Mobilität und das BayÖPNVG mit seinen Zielen.
- Ziele (entspricht weitgehend Art. 1 BayÖPNVG):
Gemäß Art. 1 BayÖPNVG ist der Öffentliche Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Infrastruktur als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu Verfügung stehen. Es ist eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an die Erholungs- und touristischen Bereiche mit Öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an andere, vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben.
- Sonderlinien (siehe Art. 3 Abs. 3 a.a.O.):
Sonderlinien im Sinne des § 43 PBefG sind nichtvorhanden (auch die Farchanter Linie ist keine Sonderlinie)
- Bedienungsangebot/Bedienungsstandard (siehe Art. 5 a.a.O.):
Ein nachfrageorientierter Bedienungstakt (auch an Wochenenden und Feiertagen) ist im Sinne der Bürgerinnen und Bürger definitiv anzustreben. Dem kommen die GW mit dem bisherigen Angebot nach, eine Herabsenkung darf diesen Takt nicht gefährden. In großen Verdichtungsräumen besteht das verkehrliche Grundangebot durch S- oder U-Bahnen. Gemessen an Taktdichte und Haltestellen ist der bisherige Ortsverkehr in Garmisch-Partenkirchen und Farchant ein verkehrliches Grundangebot, von dem der ländliche Raum (also der Landkreis) als auch der Ort profitiert. Einheimische bzw. Einwohner von Garmisch-Partenkirchen stellen nicht mehr die Mehrheit der Fahrgäste dar, sondern Touristen, ÖPNV-Einpendler/ Landkreisangehörige.
- Finanzierung:
Für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr trägt der Aufgabenträger die Kostendeckungsfehlbeträge (Art. 19 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG), die er dann über die Kreisumlage finanziert. Für den Markt fraglich und entscheidend ist, wie sich diese, den öffentlichen Personennahverkehr übersteigenden einzelnen Aufgaben im Sinne Art. 9 Abs. 1 a.a.O. darstellen, wenn durch das Deutschlandticket (bereits jetzt) und das Verbundticket (ab 01.01.2026), die Nahverkehrsbeziehungen nicht mehr nur auf das Ortsgebiet von Garmisch-Partenkirchen beschränken?
Nach unserer Auffassung wären in diesem Fall ausschließlich die o.g. Aufgaben mit unserer Zustimmung zu beauftragen und nur die o.g. Kosten dürften von uns (Markt/Gemeindewerke) an den Landkreis weitergeleitet werden, gem. Art. 19 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG. Für den Markt

Garmisch-Partenkirchen sollte hier keine Schlechterstellung mit allen anderen Verkehrsaufgaben im Landkreis die über die Kreisumlage finanziert werden entstehen.

Abschließend noch im Detail unser gefahrener Standard gem. Liniengenehmigung
(siehe auch Anlagen Haltestellen und Kilometerverzeichnis, Fahrplan/Fahrplanauszüge):

1. Angaben zur Linie

Ausgangspunkt:

- a) Partenkirchen/Klinikum sowie
- b) Farchant/Antonistüberl Hauptstr. 25

Endpunkt:

- a) Kreuzeckbahn Talstation bzw. Äußere Maximilianstr. 7
- b) Farchant/Antonistüberl bzw. Burgrain/Steigfeldstr

Genaue Streckenverläufe:

- a) Klinikum-Sebastianskirche-Bahnhof-Marienplatz-Endpunkte
- b) Antoniestüberl-Sebastianskirche-Bahnhof-Marienplatz-Burgrain- Endpunkte

Liniennummern

1,2,4 und 5

Länge der Linien in km (einfache Strecke)

- a) 10,9 km
- b) 16,6 km

Anzahl Fahrpersonal und KOM

24 Beschäftigte (rechnet man die Teilzeitfaktoren ein, wäre die Anzahl niedriger) 13 KOM

Anzahl Haltestellen

- 26 auf Linie 1/2
- 31 auf Linie 4/5

2. Takt

Stundentakt (siehe Fahrplan)

3. Jahresvolumen Fahrgäste

1,6 bis 1,9 Mio. Fahrgäste

4. Verkehrsleiterinnen (geprüft)

Frau Oberfranc und Frau Kautz

Für Rückfragen und weitere Gespräche stehen wir selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Elisabeth Koch
Erste Bürgermeisterin