



öffentlich

Vorlage zur Behandlung im Kreistag

Sitzung am 16.03.2020

TOP 4: Neuausrichtung und Erweiterung des Busverkehrs im Zollernalbkreis

1. Ausschreibung der Verkehrsleistungen für die Linienbündel im Busverkehr

2. Einrichtung eines Regiobusses zwischen Ebingen und Meßstetten

A. Beschlussvorschlag:

1. Das vorgeschlagene Nahverkehrskonzept wird beschlossen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt,
 - die vorgeschlagenen Linienbündel im Busverkehr europaweit auszuschreiben
 - eine Regiobusverbindung zwischen Albstadt-Ebingen und Meßstetten einzurichten, sofern sich das Land zu 50% an den Kosten beteiligt.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel werden im Haushaltsplan 2021 eingestellt, sofern die Beschlüsse gefasst werden

C. Empfehlungsbeschluss des Ausschusses:

Aufgrund der Vorberatung in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 2.3.2020, wird dem Kreistag einstimmig empfohlen, wie oben zu beschließen.

Anlagen: Anlage_1_DS_KT_06_2018
Anlage_2_DS_UT_06_2015

öffentlich

Neuausrichtung und Erweiterung des Busverkehrs im Zollernalbkreis
1. Ausschreibung der Verkehrsleistungen für die Linienbündel im Busverkehr
2. Einrichtung eines Regiobusses zwischen Ebingen und Meßstetten

1. Ausgangslage

Im Rahmen der Neukonzeption unseres ÖPNV hat die Verwaltung dem Kreistag in der Sitzung vom 19.3.2018 vorgeschlagen, dem Beispiel anderer Landkreise zu folgen und die Buslinien künftig gebündelt zu vergeben (DS KT 06/2018, Anlage 1). In Kooperation mit der Nahverkehrsberatung Südwest wurden Linienbündel entwickelt, die verkehrlich sinnvolle Einheiten bilden und sich von der Beschaffenheit her so zusammensetzen, dass die bisher am Markt aktiven regionalen Unternehmen in einem Genehmigungswettbewerb gute Chancen hätten, sich behaupten zu können.

Durch eine Linienbündelung ergeben sich diverse Vorteile:

- Es kann ein großflächiges, aufeinander abgestimmtes und einheitliches Verkehrskonzept erstellt werden.
- Indem ein Unternehmen mehrere räumlich beieinander liegende Linien bedient, können Umläufe bzw. Fahrpläne optimiert und Synergien genutzt werden.
- Die Gefahr, dass Verkehrsunternehmen sich nur an der Ausschreibung lukrativer Linien beteiligen und weniger attraktive Verkehre nur mit erheblichen Zuschüssen vergeben werden können („Rosinenpickerei“) wird reduziert.

Der Kreistag hat die Verwaltung beauftragt, nachfolgende Linienbündel weiterzuentwickeln bzw. Vorabbekanntmachungen dafür zu veröffentlichen. Der aktuelle Sachstand gestaltet sich folgendermaßen:

„Rosenfeld/Haigerloch“

Linien	7430	7433	19
Verlauf	Balingen – Rosenfeld – Oberndorf	Balingen – Ostdorf - Haigerloch	Empfingen – Bittelbronn – Haigerloch – Gruol - Heiligenzimmern
Derzeitiger Betreiber	RAB	RAB	Fa. Sidler
Momentaner Zuschussbedarf	ca. 95.000 €	ca. 96.000 €	ca. 53.000 €
Ablauf der Genehmigung	31.07.2021	31.07.2021	31.07.2021



öffentlich

„Haigerloch/Nord“

Linien	10	11
Verlauf	Horb – Haigerloch – Rangendingen – Hechingen	Eyach – Mührigen – Haigerloch
Derzeitiger Betreiber	HZL	HZL
Momentaner Zuschussbedarf	ca. 135.000 € (die Linien sind bereits jetzt zuschussmäßig verknüpft)	
Ablauf der Genehmigung	31.07.2021	31.07.2021

„Meßstetten“

Linien	17	61/62/65	63	7614
Verlauf	Bärenthal – Nusplingen – Tieringen – Weilstetten - Balingen	Ebingen – Meßstetten – Hartheim – Nusplingen/ Hossingen – Tieringen - Obernheim	Schwenningen – Heinstetten – Hartheim – Meßstetten - Ebingen	Künftig Ebingen – Balingen –
Derzeitiger Betreiber	Fa. Maas	Fa. Maas	Fa. Beck	RAB
Momentaner Zuschussbedarf	ca.105.000 €	ca. 165.000 €	ca. 42.000 €	ca. 18.000 €
Ablauf der Genehmigung	31.05.2021	31.05.2021	31.05.2021	31.05.2021

„Schömberg“

Linien	15	38
Verlauf	Balingen-Dormettingen-Schömberg-Dautmergen	Tieringen-Schömberg-Rosenfeld
Derzeitiger Betreiber	Fa. Maas	Fa. Maas



öffentlich

Momentaner Zuschussbedarf	ca. 89.000 €	ca. 62.000 €
Ablauf der Konzession	17.6.2020	17.6.2020

Für das Linienbündel Hechingen ermächtigte der Kreistag die Verwaltung im Rahmen seiner Sitzung vom 21.10.2019 zur Veröffentlichung einer Vorabbekanntmachung. Diese wurde am 20.12.2019 publiziert.

„Hechingen“

Linien	305	307	7617	7614
Verlauf	Hechingen-Wessingen-Zimmern-Thanheim-Bisingen	Hechingen-Weilheim-Grosselfingen-Bisingen	Bodelshausen-Sickingen-Hechingen	Künftig Balingen-Hechingen
Derzeitiger Betreiber	HVB	HVB	RAB	RAB
Momentaner Zuschussbedarf	<p>Die Finanzierung der Verkehre erfolgt nicht linienscharf. Die Linien 305, 307 und 7617 werden über einen Kooperationsvertrag bezuschusst, an dem die Stadt Hechingen, die Landkreise Tübingen und Zollernalbkreis sowie den Verkehrsunternehmen HVB (Wiest und Schürmann) und RAB beteiligt sind. Der Vertrag hat ein Gesamtvolumen von ca. 140.000 Euro jährlich. Der Kostenanteil des Zollernalbkreises beträgt ca. 20.000 Euro. Die Stadt Hechingen trägt ca. 93.000 Euro (abzgl. der Stadtverkehrsförderung) und der Landkreis Tübingen ca. 28.000 €.</p> <p>Für die Linien 305 und 307 besteht ein weiterer ÖPNV-Zuschussvertrag zwischen dem Landkreis und der HVB über jährlich ca. 26.000 Euro (gültig bis zum 31.05.2021).</p> <p>Die Linie 7614 wird über einen ÖPNV-Zuschussvertrag mit dem Landkreis finanziert, der ein Volumen von ca. 14.000 Euro jährlich hat, und darüber hinaus mit einem Schülerbeförderungsvertrag i.H.v. rd. 4.000 Euro.</p>			
Ablauf der Genehmigung	31.05.2021	31.05.2021	31.05.2021	31.05.2021



öffentlich

2. Kooperationen mit anderen Landkreisen:

Hinsichtlich der kreisüberschreitenden Linien haben wir uns mit den Aufgabenträgern der Nachbarlandkreise abgestimmt und folgende Kooperationen vereinbart:

- Mit dem Landkreis Sigmaringen im Rahmen der Linie 63,
- Mit dem Landkreis Rottweil auf der Linie 7430,
- Mit dem Landkreis Tuttlingen auf der dortigen Linie 43,
- Mit dem Landkreis Freudenstadt auf den Linien 10, 11 und 19, und
- Mit dem Landkreis Tübingen auf den Linien 11 und 7617.

Wir haben in den vergangenen beiden Jahren in guter Zusammenarbeit mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen in sämtlichen Fällen notwendige Notvergaben und Übergangsmaßnahmen durchgeführt und konnten so sämtliche Verfahren dergestalt harmonisieren, **dass alle Genehmigungen und Zuschussverträge Mitte 2021 ablaufen. Damit ist gewährleistet, dass wir zu diesem Zeitpunkt nahezu kreisweit ein neues Verkehrskonzept etablieren können.**

In den Bereichen **Bitz, Burladingen und Winterlingen ist derzeit leider keine Linienbündelung möglich.** Dort werden die Verkehre von den Unternehmen HzL/SWEG bzw. RAB eigenwirtschaftlich betrieben, weshalb der Landkreis noch kein eigenes Konzept entwickeln kann. Die Linienverkehrsgenehmigungen laufen noch bis 2028.

3. Inhalt der Neukonzeption

Um den Rahmen nicht zu sprengen, beschränken sich die nachfolgenden Ausführungen auf die wesentlichen Änderungen am Konzept. Ausführlichere Auskünfte können in der Sitzung erteilt werden, falls dies gewünscht wird. Das Konzept wurde im Übrigen gemeinsam von unserem Nahverkehrsplaner und der Nahverkehrsberatung Südwest erarbeitet. Der Prozess war jedoch bereits im Gange, als Herr Albert im vergangenen Jahr zu uns stieß. Er hat sich inzwischen nach und nach eingearbeitet, so dass die Mitwirkung des Beratungsunternehmens sukzessive reduziert werden konnte und sich inzwischen nahezu vollständig auf die Unterstützung im juristischen Bereich beschränkt.

3.1. Grundsätze

- Ein wesentliches Ziel der Neuausrichtung unseres Nahverkehrs besteht darin, **den Schülerverkehr, welcher das Rückgrat unseres Nahverkehrs bildet, nicht zu vernachlässigen, die Verkehre künftig jedoch allgemein stärker an einem Takt auszurichten, um auch für weitere Nutzergruppen attraktiv zu werden** und ein konstanteres Angebot zu schaffen. Konkret planen wir die **Hauptachsen von Montag bis Freitag stündlich miteinander** zu verbinden, in besonders verkehrsstarken Zeiten noch häufiger. **Neben-**



öffentlich

strecken sollen mindestens zweistündlich bedient werden, in nachfragestarken Zeiten ebenfalls häufiger.

An den Wochenenden, Feiertagen und in den Schulferien planen wir ebenfalls Angebotsverbesserungen. In nachfrageschwachen Bereichen soll dies über flexible Rufbusangebote erfolgen.

- Da wir künftig verstärkt Rufbusverbindungen anbieten wollen stellen wir im Moment Überlegungen an, den **Rufbus Zollernalbkreis ab Mitte kommenden Jahres nicht mehr eigenständig zu betreiben**, sondern die Verbindungen in das allgemeine Rufbusangebot zu übernehmen. Damit kann der Fahrplan für den Fahrgast übersichtlicher gestaltet und Verwechslungen vermieden werden. Die aktuell zur Verlängerung anstehenden Verträge des Rufbusses Zollernalb werden daher nicht mehr genau um ein Jahr verlängert, sondern bis zum Sommer 2021, um die einheitlichen Rufbusverbindungen ggf. zeitgleich mit der übrigen Neukonzeption starten zu können.
- Nachdem wir auf der Buslinie 7430 zwischen Balingen und Rosenfeld eine vergleichsweise hohe Fahrgastnachfrage verzeichnen, beabsichtigen wir, auf dieser Linie **testweise einen Halbstundentakt einzuführen**. Wir versprechen uns damit viele Pendler anzusprechen und zum Umstieg auf den ÖPNV zu animieren. Im Falle eines erfolgreichen Testlaufs könnten wir uns eine solche Verdichtung auch in anderen Bereichen vorstellen.

3.2. Regiobus zwischen Albstadt-Ebingen und Meßstetten

Im Bereich Meßstetten/Albstadt sieht das Konzept vor, den Linienverkehr durch eine Regiobusverbindung zu ergänzen. Bereits 2015 wurde der Kreistag über das Landesprogramm zur Förderung von Regiobuslinien informiert (DS UT-Nr. 26/2015, Anlage 2), welches neben überregionalen Verbindungen auch den Vorschlag eines Regiobusses zwischen Albstadt-Ebingen und Meßstetten enthält. Seinerzeit erfolgte eine Festlegung auf kreisüberschreitende Verbindungen und insbesondere auf die Regiobuslinie zwischen Balingen und Rottweil. Sie fand jedoch keine Mehrheit im Rottweiler Kreistag. Auch Bemühungen in Richtung Horb und Reutlingen (über Gammertingen) verliefen erfolglos. Somit verkehren im Zollernalbkreis bisher keine Regiobusse.

Im Rahmen der Neukonzeption unserer Linienverkehre zeigte sich, dass ein Regiobus zwischen Ebingen und Meßstetten das Konzept sinnvoll ergänzen würde.

Die Regiobusprojekte im Land laufen mit gutem Erfolg. Das Land stellt hohe Anforderungen an sie, ist jedoch bereit, die Kosten zu 50 % zu bezuschussen.

Regiobusse müssen u.a. folgende Voraussetzungen erfüllen, um gefördert zu werden.

- schnelle Verbindungsfunktion zwischen Oberzentren, Mittelzentren, Unterzentren und Verkehrsflughäfen,
- ausreichende Erschließung der dazwischenliegenden, nachfragestarken Orte (zum Beispiel Unterzentren), soweit die Verbindungsfunktion dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird,



öffentlich

- regionale Netzwirkung (in der Regel zweiseitige Anbindung an den SPNV bei zentralen Orten ab der Stufe Mittelzentrum aufwärts),
- angebotsorientierte Fahrplangestaltung grundsätzlich im Ein-Stunden-Takt,
- Betriebszeiten analog dem SPNV-Zielkonzept 2025 des Landes für den SPNV an allen Wochentagen (Mo-Fr. 5-24 Uhr, Sa. 6-24 Uhr, So- Feiertage 7-24 Uhr),
- fahrgastfreundliche Umsteigezeiten vom/zum SPNV im Sinne eines integralen Taktfahrplans,
- systematische Anschlusssicherung (insbesondere durch Warten auf verspätete Züge),
- Mindestanforderungen an eingesetzte Fahrzeuge sowie die
- Einbindung in den Baden-Württemberg Tarif analog SPNV-Linien.

Die Forderung nach einer schnellen Verbindung bedeutet, dass wir nicht alle Teilorte in Meßstetten an den Regiobus anbinden können werden. Auch in Albstadt-Ebingen muss der Bus ohne größere Umwege direkt zum Bahnhof fahren, um die Anforderungen des Landes zu erfüllen. Wir schätzen das Fahrgastpotenzial jedoch auch unter diesen Umständen groß genug ein, um den Regiobus testweise einzuführen.

Die grundsätzliche Förderungswürdigkeit unseres Projekts hat das Verkehrsministerium im Rahmen von Vorgesprächen bereits bestätigt.

Die Kosten für den Regiobus werden in etwa bei 325.000 Euro jährlich liegen. Das Land fördert 50% davon, abzüglich der Fahrgeldeinnahmen. Die Landesförderung ist auf Dauer angelegt.

4. Neue Vertragsgestaltung mit den Verkehrsunternehmen

Bedingt durch den künftig vom Land gewünschten und geförderten Wettbewerb zwischen den Aufgabenträgern werden wir das Fahrplanangebot künftig regelmäßig überprüfen und aktualisieren, um zuverlässig in den Genuss der Landeszuschüsse zu kommen (nähere Ausführungen hierzu unter Punkt „Finanzierung“ auf Seite 9). Dies bedingt eine Abkehr vom bisherigen System, in dem die Fahrpläne überwiegend von den Verkehrsunternehmen entwickelt wurden und der Landkreis ggf. einzelne Fahrten ergänzen und gesondert bezuschussen konnte, hin zu einer völligen Fahrplanverantwortung durch das Landratsamt. **Wir werden daher künftig „Bruttoverträge“ mit den Verkehrsunternehmern abschließen, was bedeutet, dass wir die Fahrpläne vorgeben und für die Fahrleistungen feste Vergütungen, entsprechend des Ausschreibungsergebnisses, gewähren.** Das unternehmerische Risiko geht damit komplett auf den Landkreis über.

Unsere Neukonzeption sieht ferner vor, die bisher neben den Zuschussverträgen für die allgemeinen ÖPNV-Verbindungen bestehenden separaten Zuschussverträge für die Schülerbeförderung abzuschaffen und künftig nur noch einheitliche ÖPNV-Dienstleistungsaufträge zu vergeben, da auch das Angebot künftig nicht mehr zwischen allgemeinem ÖPNV und Schülerbeförderung unterscheidet.



öffentlich

5. Eigenwirtschaftliche Anträge/ Wettbewerbliches Verfahren

Für die Linienbündel Rosenfeld/Haigerloch, Haigerloch/Nord, Meßstetten und Schömberg, wurden keine eigenwirtschaftlichen Anträge gestellt, die den Vorgaben der Vorabbekanntmachungen entsprochen haben. Die Frist für das Bündel Hechingen läuft noch bis zum 20.03.2020. Wir gehen davon aus, dass auch dafür kein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt werden wird.

Nachdem keine eigenwirtschaftlichen Anträge vorliegen, ist nunmehr über das weitere Vorgehen zu entscheiden. **In Betracht kommen Direktvergaben oder Ausschreibungen.**

Die seit 2009 geltende EU Verordnung 1370 regelt u.a., dass bei Linienkonzessionen im ÖPNV grundsätzlich ein wettbewerbliches Vergabeverfahren stattfinden muss. **Direktvergaben sind nur noch ausnahmsweise erlaubt** wenn der geschätzte Jahresdurchschnittswert der Verkehrsleistung weniger als EUR 1 Mio. oder weniger als 300.000 km aufweist (Art 5 Abs. 4 VO 1377). Bei Direktvergaben an kleine und mittelständische Unternehmen, die weniger als 23 Fahrzeuge besitzen, werden diese Schwellenwerte verdoppelt (sog. „KMU-Vergabe“).

Die von uns entwickelten Linienbündel liegen bis auf das Bündel „Schömberg“ über den Schwellenwerten und sind deshalb zwingend europaweit auszuschreiben. Um kreisweit einheitlich zu verfahren und darüber hinaus auch Gestaltungsmöglichkeiten im wettbewerblichen Verfahren zu haben, möchten wir auch das Bündel Schömberg dem Wettbewerb zuführen. Darüber hinaus möchten wir sämtliche Bündel zeitgleich ausschreiben, um z.B. durch eine Loslimitierung mehr Flexibilität im Verfahren zu erlangen. Unser Ausschreibungskonzept sieht eine Zuschlagslimitierung auf maximal 2 Bündel vor. Dadurch erhalten wir weiterhin die vielfältige Unternehmensstruktur und können gleichzeitig vermeiden, dass sich etwaige Probleme eines Unternehmens umgehend auf weite Teile des ÖPNV im Landkreis auswirken.

Verschiedene Aufgabenträger haben in der jüngeren Vergangenheit schlechte Erfahrungen mit der Ausschreibung ihrer Verkehrsleistungen gemacht. Beispielhaft möchten wir folgende Fälle anführen:

Konstanz: Zu Beginn des Jahres hat ein neuer Betreiber weite Teile des Regionalverkehrs im Kreis Konstanz übernommen. Von Beginn an gab es Probleme und Fahrgastbeschwerden. Der Schülerverkehr funktionierte nicht mehr zuverlässig, viele der neuen Busfahrer kannten ihre Strecken und Fahrpläne nicht gut genug, andere konnten sich nicht ausreichend mit den Fahrgästen verständigen. Der Landkreis Konstanz plant nun, den Busverkehr im Raum Radolfzell, Engen und Singen selbst zu organisieren. Dazu soll eine kreiseigene GmbH gegründet werden.

Esslingen: Im Juli 2018 hat ein neues Unternehmen im Rahmen einer Subvergabe der Esslinger Stadtwerke zehn Buslinien und damit rund ein Drittel des Esslinger Nahverkehrs übernommen. Das Unternehmen hatte in der Ausschreibung einen regionalen Betrieb unterboten, der die Verkehre über Jahrzehnte bedient hatte. Unmittelbar nach der Betriebsaufnahme gab es Fahrgastklagen über mangelnde



öffentlich

Deutschkenntnisse der neuen Fahrer. Manche waren ortsunkundig und bedienten die vorgesehenen Haltestellen nicht etc. Das Unternehmen steuerte nach, schickte seine Fahrer zu Sprachkursen, und schulte sie hinsichtlich der Ortskenntnisse. Als die Beschwerden zurückgingen, folgte im vergangenen Jahr der Insolvenzantrag. Der Betrieb ist momentan noch gesichert, jedoch ist der Ausgang des Insolvenzverfahrens ungewiss. Das insolvente Unternehmen bedient weitere Verkehre u.a. in den Landkreisen Heilbronn und Calw.

In sämtlichen Fällen haben neue Anbieter die Verkehre übernommen und alteingesessene Unternehmen von den Märkten verdrängt.

Im Zollernalbkreis bestehen langjährige Verbindungen mit allen hier ansässigen Verkehrsunternehmen, welche ihre Dienstleistungen kompetent und zuverlässig erbringen und über ausreichend ortskundiges und der deutschen Sprache mächtiges Fahrpersonal verfügen. Wir möchten das wettbewerbliche Verfahren deshalb so gestalten, dass wir den einschlägigen Rechtsvorschriften selbstverständlich vollumfänglich Rechnung tragen, bestehende Spielräume jedoch so ausnutzen, dass die regionalen Verkehrsunternehmen aussichtsreich in den Wettbewerb gehen können. Dazu möchten wir in den Ausschreibungen u.a. folgende Eckpunkte aufnehmen:

- Loslimitierung auf maximal zwei Bündel
- Anwendung des WBO-Tarifes
- Geschützte Unterbringung der Fahrzeuge
- Vorgaben hinsichtlich anzurechnender Dienst- und Pausenzeiten (z.B. unbezahlte Pausen nur am Ausgangsort)
- Betriebshof im (künftigen) Verkehrsraum
- Fahrzeuge, die ein Höchstalter nicht übersteigen dürfen, Umweltstandards einhalten und einen barrierefreien Zugang bieten müssen.

Solche Forderungen seitens der Aufgabenträger werden im Regelfall in die Angebote einkalkuliert und erhöhen den Preis. Wir schlagen dieses Vorgehen aber dennoch vor, um die gute Qualität der Leistungserbringung im Zollernalbkreis zu erhalten und negative Erfahrungen, wie oben aufgezeigt, möglichst zu vermeiden.

Um vor allem im Falle von Betreiberwechseln evtl. auftretende Startschwierigkeiten schneller erkennen und abstellen zu können, möchten wir uns ferner die Option offenhalten, die Betriebsaufnahme der neuen Verkehre zeitlich zu staffeln.

6. Kosten

Sämtliche Zuschussverträge, die zur Neuvergabe anstehen, wurden im Jahre 2009 abgeschlossen und bis zum regulären Ablauf, Mitte 2021 nicht dynamisiert. Es ist deshalb zu er-



öffentlich

warten, dass die Angebote im Ausschreibungsverfahren an die gegenwärtige Marktlage angepasst werden. Dies dürfte eine deutliche Anpassung nach oben bedeuten. Ein weiterer Preissprung ist aufgrund der beabsichtigten Erweiterung des Fahrplanangebots sowie der oben erwähnten Qualitäts- und Sozialstandards, die wir fordern wollen, zu erwarten.

Einspareffekte dürften durch die Ausschreibungen voraussichtlich nicht zu erzielen sein. Der in der Vergangenheit überhitzte Markt im ÖPNV kühlte sich zuletzt merklich ab, was zu einem Abflachen des teils ruinösen Preiskampfes unter den Verkehrsunternehmen führte.

Es dürfte daher zu einer deutlichen Kostensteigerung kommen.

7. Finanzierung

Die Finanzierung des Verkehrskonzepts kann **zum Teil durch zusätzliche Landesmittel** erfolgen. Das Land hat den Aufgabenträgern im Rahmen von Stufe eins der ÖPNV Finanzreform im Jahre 2018 die bis dahin direkt vom Land an die Verkehrsunternehmen ausgekehrten Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG übertragen. Die Übertragung war mit der Maßgabe verbunden, die Gelder vollständig nach damaligem Status Quo an die Verkehrsunternehmen weiter zu reichen. In den Zollernalbkreis fließen bisher jährlich Mittel in Höhe von 2,66 Mio Euro.

Stufe eins der Finanzreform war von den naldo Landkreisen einheitlich umzusetzen, weshalb gleich lautende allgemeine Vorschriften (Satzungen) erlassen wurden.

In Stufe zwei der Finanzreform, die im kommenden Jahr startet, werden die Landesmittel schrittweise von 200 auf 250 Mio Euro erhöht. Der Zollernalbkreis gehört zu den Aufgabenträgern, die einen kräftigen Aufschlag erhalten, der sich in folgenden Zuweisungen auswirkt:

- 2021: ca. 3.000.000 Euro (plus 340.000 Euro, rd. 13 %)
- 2022: ca. 3.400.000 Euro (plus 740.000 Euro, rd. 28 %)
- Ab 2023: ca. 3.700.000 Euro (plus 1040.000 Euro, rd. 39%)

Das Land möchte die Mittel künftig effizienter einsetzen und einen Konkurrenzkampf unter den Aufgabenträgern fördern. Bis zum Jahre 2026 sieht das Konzept noch einen Sicherungsmechanismus vor, der bewirkt, dass kein Aufgabenträger weniger Mittel erhält, als dies gegenwärtig der Fall ist. Ab 2026 wird dieser Sicherungsmechanismus schrittweise abgeschmolzen. **2029 erfolgt der Einstieg in eine reine Parameterwelt, in der die Aufgabenträger mit Ihren Verkehrskonzepten um die Fördergelder konkurrieren müssen.** Entscheidend für die Bezuschussung werden dann Schülerzahlen, Fläche, Fahrgastzahlen und Angebotskilometer sein.

Um Chancengleichheit unter den Aufgabenträgern zu gewährleisten, werden sie vom Land in 5 Kategorien eingeteilt. Der Zollernalbkreis findet sich nach den gegenwärtigen Plänen mit den Landkreisen Emmendingen, Ortenaukreis, Heidenheim, Ostalbkreis, Schwarzwald-Baar-Kreis, Calw, Breisgau-Hochschwarzwald und Tuttlingen in der Kategorie „Verdichteter ländlicher Raum“.

Aufgabenträger, die erfolgreiche Nahverkehrskonzepte initiieren werden künftig über höhere Zuschüsse profitieren, während andere Einbußen hinnehmen müssen. Umso



öffentlich

bedeutsamer ist es also, dass der Landkreis künftig mehr Einfluss auf die Verkehre nimmt und die Fahrpläne selbst gestaltet. Selbstverständlich planen wir diesbezüglich auch weiterhin mit den Verkehrsunternehmen zu kooperieren und deren Know how zu nutzen.

8. Stadtverkehre

Die Städte Albstadt, Burladingen, Balingen und Hechingen beschäftigen sich derzeit ebenfalls mit neuen Stadtverkehrskonzepten. Der jeweilige Planungsstand ist sehr unterschiedlich. Es zeichnet sich jedoch deutlich ab, dass auch die Stadtverkehre eine Aufwertung des Fahrangebots erfahren werden.

Wo möglich und sinnvoll planen wir für einzelne Linien gemeinsame Verkehrskonzepte mit den Städten, die für den Fahrgast attraktiver und übersichtlicher werden. In diesem Zusammenhang ist zum Beispiel beabsichtigt die Schülerverkehre in die Stadtverkehre zu integrieren. Vereinzelt gibt es auch Linien, die historisch gewachsen vom Landkreis organisiert werden, tatsächlich jedoch (überwiegend) Stadtverkehre darstellen. Auch diese zum Teil unübersichtlichen Konstellationen sollen aufgelöst werden.

Die Stadtverkehre werden daher künftig wesentlich kostenintensiver sein. Deshalb muss die bisherige Kofinanzierung durch den Landkreis überdacht werden. **Seit 1995 übernimmt der Landkreis 10 % des jeweiligen Abmangels.** Dieser Anteil muss zumindest um die Summe ergänzt werden, die der Landkreis durch die Übernahme der Schülerbeförderungsleistungen in die Stadtverkehre bzw. durch die Übernahme bisher durch den Landkreis organisierten Verkehre in die Stadtverkehre einspart. Daneben ist es sicher sachgerecht, auch die Stadtverkehre am unter 7. „Finanzierung“ dargestellten Mittelaufwuchs des Landkreises in angemessener Weise partizipieren zu lassen.

Wir werden dem Kreistag im Rahmen der nächsten Sitzungsrunde Vorschläge zur künftigen Förderung der Stadtverkehre vorlegen.

9. Zeitliche Vorgaben

Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren im ÖPNV benötigt eine relativ lange Vorlaufzeit. Sollten neue Unternehmen den Zuschlag für die Bedienung eines Linienbündels bekommen, benötigen sie im Regelfall ca. 6 Monate „Rüstzeit“, um sich auf die Übernahme der Verkehre vorbereiten zu können, also Fahrzeuge zu beschaffen, Fahrer zu rekrutieren und einzuweisen etc. Rechnet man die allgemein übliche Frist von 4 Monaten für die Kalkulation und Abgabe von Angeboten dazu, **muss die Ausschreibung spätestens im April erfolgen, um Ende diesen Jahres den Zuschlag zu erteilen und Mitte nächsten Jahres starten zu können.** Aus diesen Gründen sieht der Beschlussvorschlag auch bereits einen vorbehaltlichen Beschluss für die Ausschreibung des Linienbündels Hechingen vor.

Ideen, die bei den momentan stattfindenden Bürgerdialogen zur Mobilität oder im Rahmen des förmlichen Verfahrens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans entwickelt werden, können jederzeit noch in das Verfahren aufgenommen werden.



öffentlich

10. Ausblick

