



öffentlich

Öffentlich-rechtliche Durchführungsvereinbarung über die Einführung, Beschaffung, Installation und den Betrieb eines automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS)

Vorlage zur Behandlung in folgenden Gremien:

Ausschuss für Umwelt und
Technik

öffentlich

am 25.09.2023

Entscheidung

A. Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Umwelt und Technik stimmt der beigefügten öffentlich-rechtlichen Durchführungsvereinbarung über die Einführung, Beschaffung, Installation und den Betrieb eines automatischen Fahrgastzählsystems im „AFZS-Cluster-Bezirk Tübingen“ zu.
2. Der Ausschuss für Umwelt und Technik ermächtigt die Verwaltung,
 - 2.1. die öffentlich-rechtliche Vereinbarung zu schließen,
 - 2.2. bei Bedarf notwendige fahrzeugseitige Ausstattungen für Bestandsverkehre anzuschaffen und sie den Verkehrsunternehmen kostenfrei zur Verfügung zu stellen sowie beim Land entsprechende Förderanträge zu stellen und
 - 2.3. die operative Ausführung auf den Verkehrsverbund DING zu übertragen.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Einmalige investive Kosten für die Jahre 2024 und 2025 von rund 80.000 € sowie laufende Kosten von rund 40.000 € pro Jahr ab 2024. Die erforderlichen Mittel werden im Rahmen der jährlichen Haushaltsplanung eingestellt.

Anlagen: öffentlich-rechtliche Durchführungsvereinbarung



öffentlich

Öffentlich-rechtliche Durchführungsvereinbarung über die Einführung, Beschaffung, Installation und den Betrieb eines automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS)

1. Ausgangslage:

Die Stadt- und Landkreise sind nach dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW) Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Zur Aufgabenerfüllung bzw. zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen sowie zur Finanzierung der jeweiligen Verbundaufgaben erhalten die Stadt- und Landkreise entsprechende Zuweisungen (vergl. §§ 9 und 15 ÖPNVG BW). Im **Rahmen der ÖPNV-Finanzierungsreform** werden die **tatsächlichen Höhen an Zuweisungen in Zukunft** an entsprechende Voraussetzungen und Bedingungen geknüpft ist. Dabei spielen neben den raumstrukturellen Voraussetzungen vor allem leistungsbezogene Parameter eine Rolle. Insbesondere die **Nachfragedaten bzw. Fahrgastzahlen**, welche ab dem Jahr 2025 auf Basis eines **umfangreichen Anforderungskatalogs in landesweit vergleichbarer Qualität** zu erheben sind.

2. Sachstand:

Derzeit werden die Fahrgastzahlen durch manuelle Zählungen und Erhebungen ermittelt. Der Aufwand hierfür ist hoch und teuer; die Zählungen als solche eher ungenau und mitunter lückenhaft.

Ab dem Jahr 2025 müssen Zähldaten in der **vom Land geforderten Qualität erhoben und flächendeckend dokumentiert** werden. Unter anderem als Grundlage für ein **erlösorientiertes Einnahmeaufteilungsverfahren**, dessen künftige Umsetzung im Verkehrsbund naldo bzw. im Landkreis maßgeblich von den Daten zu Größe, Struktur und zeitlicher Verteilung der Verkehrsnachfrage abhängig ist.

Wichtig sind Nachfragedaten aber insbesondere für eine **optimale, zielgerichtete und zukunftsweisende Verkehrs- und Angebotsplanung**; nicht zuletzt auch als Nachweise für die vom Land gewährten Zuweisungen zur ÖPNV-Finanzierung, deren Erhalt bzw. Höhe für uns als ÖPNV-Aufgabenträger in Zukunft maßgeblich von der tatsächlichen Entwicklung des Verkehrs sowie dessen Nachfrage abhängig sein wird.

Die eigentliche Erhebung der Zähldaten wird hierbei in Qualität und Umfang grundsätzlich durch einen bereits vom Land erlassenen Anforderungskatalog vorgegeben. Darin explizit geregelt sind sowohl die Zählung, Erfassung, Verarbeitung wie auch Weitergabe der Daten bzw. Fahrgastzahlen ans Land.

Können die Fahrgastzahlen **ab dem Jahr 2025 nicht in der geforderten Qualität** ans Land geliefert werden, drohen dem Landkreis **Kürzungen bei den Landeszuweisungen** nach § 15 ÖPNVG, von bis zu 25 % bzw. einen Betrag von rund 1 Mio. EUR pro Jahr.



öffentlich

Kurzbeschreibung von AFZS

Umsetzbar sind die Vorgaben des Landes im Grunde nur mittels automatisierter Fahrgastzählsysteme (AFZS). Um valide Daten, die den Anforderungen des Landes entsprechen, generieren zu können, müssen die eingesetzten Busse an den Türen mit Sensoren zur Erfassung von Ein- und Aussteigern sowie einem Bordrechner und einer Antenne ausgestattet sein. Die **Ein- und Aussteiger werden erfasst** und jeder Haltestelle sowie dem entsprechenden Fahrweg zugeordnet. Die Zähldaten werden im Bordrechner aufgearbeitet und anschließend online an ein **zentrales Hintergrundsystem** übermittelt. Im Hintergrundsystem werden die Zähldaten mit den Fahrplandaten zusammengebracht und miteinander verglichen.

Damit sind die Anzahl der Fahrgäste im jeweiligen Bus, der Besetzungsgrad und die Auslastung des Busses bekannt. Im Fahrverlauf sind die Anzahl der Ein- und Aussteiger je Haltestelle, die Anzahl der Fahrgäste auf der Linie, pro Fahrt, pro Haltestelle, pro Tag und Jahr sowie die Personenkilometer (Anzahl der Personen je Kilometer) bekannt. Zusätzlich wird die Uhrzeit je Haltestelle erfasst, um Verspätungen oder zu frühe Abfahrten erkennen zu können.

„AFZS-Cluster Bezirk Tübingen“

Verantwortlich für eine entsprechende Erhebung und Datenlieferung an das Land sind die ÖPNV-Aufgabenträger. Dem jeweiligen Landkreis obliegt damit die Hauptverantwortung für die Einführung und den Betrieb eines entsprechenden Zählsystems. Nach Vorgabe des Landes galt es von daher zunächst bis 30.06.2023 **gemeinsam mit anderen Stadt- und Landkreisen ein Cluster für die Einrichtung eines von vier im Land vorgesehenen Regionalen Hintergrundsystemen (RGHS) bilden**.



Die Stadt- und Landkreise im Regierungsbezirk Tübingen sowie die angrenzenden Landkreise Freudenstadt und Heidenheim haben sich aufgrund der landesseitigen Vorgaben **im Rahmen einer Absichtserklärung** bereits darauf verständigt, das Thema AFZS und dessen Umsetzung gemeinsam angehen und umsetzen zu wollen.



öffentlich

Auf Basis der beigefügten öffentlich-rechtlichen Durchführungsvereinbarung ist vorgesehen, im sog. „**Cluster Tübingen**“ ein regionales Hintergrundsystem zentral für alle Beteiligten zu etablieren. Ziel hierbei ist es, den gesetzlichen Anforderungen sowie entsprechenden Fördervorgaben für Investitionen und Betriebskosten nachkommen zu können. Dabei können Synergien genutzt und verbundübergreifend ein einheitliches System etabliert werden.

Die jeweiligen Vertragsparteien bzw. Stadt- und Landkreise sind sich insoweit einig, dass grundsätzlich jeder Aufgabenträger **die fahrzeugseitigen Voraussetzungen für AFZS in seinem Zuständigkeitsbereich** und in eigener Regie schafft. Die fahrzeugseitige Ausstattung und die dafür notwendigen Komponenten sollen dabei insbesondere **über eine Rahmenausschreibung** erfolgen. Das Hintergrundsystem soll vom Grundsatz her damit zwar gemeinsam von allen Aufgabenträgern beschafft und betrieben werden, mit der praktischen Umsetzung/Durchführung soll allerdings nur **ein Landkreis und Verkehrsverbund** beauftragt werden.

Im „AFZS-Cluster Bezirk Tübingen“, dem unter anderem die vier naldo-Landkreise angehören, soll hierbei die Federführung beim Landkreis Biberach liegen. Seitens der Verbünde beim Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING).

Für die Einrichtung, Beschaffung, Installation sowie den Betrieb eines AFZS für das Gebiet der jeweiligen Vertragsparteien bzw. Stadt- und Landkreise wird in den Räumlichkeiten des Verkehrsverbundes DING eine Servicestelle eingerichtet.

Die jeweiligen Stadt- und Landkreise arbeiten hierbei partnerschaftlich zusammen und finanzieren explizit **die Ausschreibung des Rahmenvertrags** für die fahrzeugseitigen Komponenten sowie die Beschaffung und den dauerhaften Betrieb des HGS gemeinsam und zu gleichen Teilen.

Fahrzeugseitige Voraussetzungen und Umsetzung

Grundsätzlich **müssen mindestens 35% der eingesetzten Fahrzeuge auf einer Linie** mit der AFZS-Technik ausgestattet sein. Bei der fahrzeugseitigen Umsetzung ist in Bestandsverkehre und in Verkehre, die neu ausgeschrieben werden, zu unterscheiden.

Bei Neuausschreibungen wird zusätzlich zu den Anforderungen an die Busse und deren Ausstattung nun auch vorgeschrieben, dass die Fahrzeuge mit AFZS-Technik entsprechend, dem Anforderungskatalog des Landes ausgestattet sein müssen.

Bei Bestandsverkehren kann weder anhand der bestehenden Linienkonzessionen noch anhand der öffentlichen Dienstleistungsaufträge von den Betreibern der Linienverkehre verlangt werden, dass sie auf eigene Kosten die Fahrzeuge nachrüsten. Es ist deshalb beabsichtigt, dass der Landkreis die fahrzeugseitige AFZS-Technik für die bereits eingesetzten und noch nicht mit AFZS-Technik ausgestatteten Fahrzeuge anschafft und sie den Betreibern kostenfrei zum Einbau zur Verfügung stellt. Damit ist sichergestellt, dass die fahrzeugseitige Ausstattung den Anforderungen entspricht und vom Land gefördert wird.

Um das gesamte Liniennetz erfassen zu können, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abzuschätzen, ob über die Mindestquote hinaus noch weitere Fahrzeuge mit AFZS



öffentlich

ausgestattet werden müssen. Dies auch im Hinblick auf die noch anstehenden Neukonzeptionen im Bereich Burladingen sowie Winterlingen und Bitz in den Jahren 2026 und 2028.

3. Landesförderung und Kosten

Das Land wird die Beschaffung und Einführung von AFZS mit einem Förderprogramm finanziell unterstützen. Nach aktuellem Stand sollen hierbei **bei einem Ausstattungsgrad von 35 % der Fahrzeugflotte mit AFZS-Technik** bei den **Investitionskosten 75 %** der tatsächlichen Kosten (inkl. Planungskosten), höchsten aber ein pauschaler Fördersatz gefördert werden. Die laufenden Betriebskosten sollen durch eine jährliche Pauschale für das Hintergrundsystem (20.000 EUR je Aufgabenträger) und 650 EUR pro Fahrzeug gefördert werden.

Eine genaue Bestimmung der Kosten kann erst nach Ausschreibung der jeweiligen Systeme vorgenommen werden. Die tatsächlichen Kosten für die Einrichtung und den Betrieb können nach Abzug der vom Land in Aussicht gestellten Förderung daher nur geschätzt werden. Für die Einführung in den Jahren 2024 und 2025 müssen von **jedem teilnehmenden Aufgabenträger 80.000 Euro** eingebracht werden. Ab 2026 gehen wir von **geringeren Betriebskosten** und damit von einer **jährlichen Einlage je Aufgabenträger von rd. 40.000 Euro** aus.

4. Fazit

Im Rahmen der ÖPNV-Finanzierungsreform und auf Basis der gesetzlichen Vorgaben des Landes müssen die ÖPNV-Aufgabenträger ab dem Jahr 2025 konstante und landesweit vergleichbare Nachfragedaten liefern. Sollte dies ab diesem Zeitpunkt nicht gewährleistet werden, drohen dem Landkreis nicht unbeträchtliche Kürzungen bei den ÖPNVG-Mittelzuweisungen.

Die Beschaffung und der Betrieb automatisierter Fahrgastzählsysteme ist deshalb unerlässlich. Händisch gesteuerte Zählmethoden wären für eine in Zukunft flächendeckend notwendige Erhebung ungenau und teuer. Der Mehrwert des automatischen Fahrgastzählsystems überwiegt in allen Belangen. Korrekte Fahrgastzahlen sind für Aufgabenträger, Verkehrsverbünde und Verkehrsbetriebe vor allem im Hinblick auf künftige Verkehrskonzepte und Einnahmeaufteilungen unverzichtbar.

Alle Landkreise in Baden-Württemberg stehen im Moment vor der gleichen Herausforderung. Dementsprechend wird mit einer großen Nachfrage nach den Systemen zu rechnen sein. Aus diesem Grund gilt es, die Systeme so schnell als möglich auszuschreiben und zu beschaffen.

Grundlage hierfür bildet die für eine entsprechende Zusammenarbeit zur Beschaffung und Umsetzung der entsprechenden Systeme vorgesehene öffentlich-rechtliche Durchführungsvereinbarung, die von allen dem „AFZS-Cluster Bezirk Tübingen“ angehörigen Aufgabenträgern zu beschließen ist.



Zollernalbkreis
Landratsamt

Drucksache UT-Nr. 33/2023
Verkehrsamt

öffentlich

Spätestens mit dem im Jahr 2025 eingeführten und laufenden Betrieb, wird es seitens der Aufgabenträger als Ansprechpartner und Bindeglied zwischen HGS, dem Verkehrsverbund und den Verkehrsbetrieben sowie für die Aufbereitung der Daten auf Landkreisebene und damit verbunden Berichtspflichten gegenüber dem Land personelle Mehraufwendungen geben. Nicht zuletzt für die damit verbundene Einsatzplanung der Busse vor Ort sowie zur Sicherung der Beförderungsqualität.