



Vorlage AUT_22/2024
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 11.10.2024

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Wettbewerbliche Verfahren im ÖPNV;
- kommunale Zubestellungen in den Linienbündeln LB03 und LB04
- Linie 707, Finanzierungsvereinbarung mit dem Enzkreis
- aktueller Sachstand

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Umwelt und Technik beschließt, dass sich der Landkreis Ludwigsburg gemäß der Richtlinie zur Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden vom 15. Dezember 2017 an folgenden Kosten beteiligt:
 - a. Kosten der in Ziffer 2a. genannten kommunalen Zubestellungen im Linienbündel LB03 „Gerlingen“. Dies unter der Voraussetzung, dass der Landkreis Böblingen bzw. die Stadt Leonberg den auf das Kreisgebiet Böblingen entfallenden Teil der Leistungen finanzieren und die Stadt Gerlingen sich bereit erklärt, den kommunalen Kostenanteil in Höhe von 50 Prozent zu übernehmen.
 - b. Kosten der in Ziffer 2b. genannten kommunalen Zubestellungen im Linienbündeln LB04 „Ditzingen“. Dies unter der Voraussetzung, dass die Stadt Ditzingen sich bereit erklärt, den kommunalen Kostenanteil in Höhe von 50 Prozent zu übernehmen.
 - c. Kosten für die Buslinie 707 auf dem Abschnitt Illingen – Vaihingen/Enz gemäß Ziffer 3a.
 - d. Kosten für die Verlängerung der Buslinie 707 nach Wiernsheim gemäß Ziffer 3b. unter der Voraussetzung, dass die Stadt Vaihingen/Enz sich bereit erklärt, den kommunalen Kostenanteil in Höhe von 50 Prozent zu übernehmen.
 - e. Kosten für die Zusatzfahrten der Buslinie 707 zwischen Schützingen und Vaihingen/Enz gemäß Ziffer 3b. unter der Voraussetzung, dass die verkehrliche Sinnhaftigkeit bestätigt wird und die Stadt Vaihingen/Enz sich ebenfalls bereit erklärt, den kommunalen Kostenanteil in Höhe von 50 Prozent zu übernehmen.
2. Im Übrigen wird der Bericht zur Kenntnis genommen.

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss	11.10.2024	öffentlich

Finanzierung:

Verfügbares Budget	Jahr	Finanzierungsbedarf	Finanzhaushalt		Fachbereich:
59.734.000 €	2024	59.734.000 €	Ergebnishaushalt	x	32
64.955.870 €	2025	64.955.870 €	Produktgruppe/Investitionsauftrag: 5470		
61.877.520 €	2026	61.997.020 €			
61.939.600 €	2027	62.194.100 €			
63.155.900 €	2028	63.410.400 €			
	spätere				
311.662.890 €	Summe	312.291.390 €			
Bemerkungen / Deckungsvorschlag: Die zusätzlich benötigten Mittel ab dem Jahr 2026 werden über die Änderungsliste in der Finanzplanung 2026 ff. berücksichtigt.			Bezeichnung: Transferaufwendungen		

Klima-Auswirkung:

Gesamtergebnis des KlimaChecks:	Teilergebnis(se) des KlimaChecks:
++ Starke positive Klimawirkung!	Mobilität/ Straßenbau (++)
Begründung / Einordnung / Alternativen Prüfung:	
Ein Ausbau des ÖPNV Angebots erhöht die Attraktivität für einen Umstieg weg vom motorisierten Individualverkehr. Die Einhaltung der CVD-Vorgaben – Einsatz von mindestens 45 Prozent sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen bei Neufahrzeugen – sorgt für eine Verbesserung der Klimabilanz.	

Sachverhalt und Begründung:

Am 03.12.2009 ist die Nahverkehrsordnung der EU über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO 1370/07) in Kraft getreten, die eine Übergangsfrist für die wettbewerbliche Vergabe von 10 Jahren eingeräumt hat. Die Frist zur Umsetzung endete zum 31. Dezember 2019. Mit der Inbetriebnahme der Linienbündel LB 05 „Bietigheim“, LB 07 „Ludwigsburg“ und LB 09 „Remseck“ zum 01.01.2020 wurde die erste Vergaberunde im Landkreis Ludwigsburg abgeschlossen.

1. Vergabe der Linienbündel LB01 und LB12 zum 01.01.2025

Zum 1. Januar 2025 beginnt im Landkreis Ludwigsburg mit der Inbetriebnahme der Linienbündel LB01 „Strohgäu Süd“ und LB12 „Vaihingen (Enz)“ die zweite Vergaberunde. Die beiden Linienbündel LB01 und LB12 wurden nach dem Auslaufen der Kooperationsverträge am 31.12.2019 eigenwirtschaftlich weiterbetrieben. Zum 31.12.2024 enden diese eigenwirtschaftlichen Konzessionen.

Das europaweite Vergabeverfahren wurde durch die Veröffentlichung der Vorabkennzeichnung (VAB) im europäischen Amtsblatt im Dezember 2022 eingeleitet. Basis der VAB war das Verkehrsangebot entsprechend dem am 16. Juli 2021 vom Kreistag verabschiedeten Nahverkehrsplan.

Innerhalb der gesetzlichen Frist von 3 Monaten nach Veröffentlichung der VAB ging kein eigenwirtschaftlicher Antrag beim Regierungspräsidium Stuttgart ein, so dass die Verkehrsleistungen der Linienbündel LB01 und LB12 im offenen, europaweiten wettbewerblichen Verfahren vergeben werden konnten. Die Ausschreibungen dürfen frühestens 12 Monate nach der Veröffentlichung der VAB erfolgen.

Innerhalb der Angebotsfrist gingen für beide Linienbündel jeweils drei Angebote ein. Bei der Bewertung der Angebote wurden die vom Kreistag am 15.07.2022 beschlossenen Wertungskriterien angewandt. Diese beinhalten eine Bewertung der Angebote mit einer Gewichtung von 70 Prozent für den Angebotspreis und 30 Prozent für die Qualität. Die Qualitätskriterien setzen sich aktuell wie folgt zusammen:

- | | |
|---|------------|
| - verkehrliche Mehrleistungen | 5 Prozent |
| - Eigenerbringungsquote des Konzessionsinhabers | 10 Prozent |
| - Umwelteigenschaften der Fahrzeuge | 15 Prozent |

Für das Linienbündel LB01 reichte eine Bietergemeinschaft bestehend aus der FOV Flattich GmbH und der Süddeutschen Verkehrslinien GmbH das wirtschaftlichste Angebot ein. Dieses Angebot war gleichzeitig das günstigste Angebot. Ende Juli erfolgte der Zuschlag für den Zeitraum von 8 Jahren, d.h. bis zum 31.12.2032.

Für das Linienbündel LB12 reichte die Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR) das wirtschaftlichste Angebot ein. Die beiden günstigsten Angebote lagen sehr nah beieinander. Mit einem höheren Angebot an Mehrleistungen konnte sich die Omnibusverkehr Ruoff GmbH OVR in der Punktebewertung durchsetzen. Der Zuschlag erfolgte im August für den Zeitraum von 10 Jahren, d.h. bis zum 31.12.2034.

2. Vergabe der Linienbündel LB03, LB04, LB10 und LB11 zum Januar 2026

Im Vorfeld der Vorabkennzeichnungen (VAB) haben wir mit den Kommunen den jeweiligen Inhalt abgestimmt. Mit allen Kommunen wurde vereinbart, dass die VABs auf Basis der im Nahverkehrsplan definierten ausreichenden Verkehrsbedienungen erfolgen sollen. Dieser Leistungsumfang wird nach den vom Kreistag beschlossenen Richtlinien zur Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Kommunen vollständig vom Landkreis finanziert.

Auch auf diese Vorabkennzeichnungen ging kein eigenwirtschaftlicher Antrag ein. In weiteren Gesprächen mit den betroffenen Kommunen wurde daraufhin der quantitative Inhalt der Vergabeunterlagen für die Ausschreibung besprochen.

In diesem Zusammenhang hatten die Kommunen die Möglichkeit, Wünsche zur Verbesserung des Verkehrsangebots zu äußern. Grundsätzlich gilt nach der Finanzierungsabgrenzung, dass der Landkreis Zubestellungen über die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienung hinaus sowohl bei den überörtlichen Verkehren als auch bei den Stadtverkehren unter folgenden Voraussetzungen zu 50 Prozent finanziert:

- Es muss sich um eine verkehrlich sinnvolle Verbesserung handeln. Die Beurteilung der Maßnahmen erfolgt durch den VVS.
- Die von den Zubestellungen betroffenen Kommunen müssen die Übernahme von 50 Prozent der Kosten zusichern.

In den vergangenen Jahren mussten wir uns aufgrund der angespannten verkehrlichen Rahmenbedingungen (Nachwirkungen der Corona-Pandemie, Krieg in der Ukraine, zunehmender Fachkräftemangel) sowie den damit einhergehenden finanziellen Herausforderungen verstärkt auf die Sicherung des bestehenden Angebots konzentrieren. Verkehrsverbesserungen in den laufenden Verkehren wurden daher zurückgestellt.

Die finanzielle Lage der Kommunen ist weiter sehr angespannt und hat sich eher noch verschlechtert. Andererseits ist die Stärkung des ÖPNV ein wichtiger Baustein, um die angestrebte Verkehrswende voranzubringen. Insbesondere im Hinblick auf die zurückhaltende Weiterentwicklung des Verkehrsangebots in den vergangenen Jahren ist es daher aus unserer Sicht sinnvoll, die Vergabeverfahren zu nutzen, um sich wieder verstärkt Gedanken über die Erweiterung des ÖPNV-Angebots im Landkreis zu machen. Daher greifen wir die Anregungen der Kommunen, mögliche Angebotsverbesserungen zu beraten, auf und stellen diese zur Diskussion.

Hier müssen wir darauf hinweisen, dass - soweit sich der Ausschuss zum jetzigen Zeitpunkt gegen die Aufnahme der Zubestellungen in die Vergabeunterlagen ausspricht – diese Zubestellungen auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen können. So können nach unseren Verträgen mit den Verkehrsunternehmen Zubestellungen auch in der Zeit zwischen der Vergabeentscheidung und der Betriebsaufnahme oder auch erst nach der Betriebsaufnahme ausgelöst werden.

a. Linienbündel LB03 “Gerlingen”

Die Vorabbekanntmachung (VAB) für das Linienbündel LB03, Verkehrsraum Gerlingen, wurde im Februar 2024 im europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Aufgrund der geringen Verkehrsleistung des Linienbündels (ca. 335.000 Nutzkilometer pro Jahr) wurde in der VAB darauf hingewiesen, dass eine Direktvergabe dieser Verkehrsleistung nach Artikel 5 Absatz 4 der EU-VO 1370/2007 beabsichtigt ist. Demnach können Aufträge unter 600.000 km bzw. unter 2 Mio. Euro jährlichem Auftragswert an kleine und mittlere Unternehmen (KMU-Regelung), die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben, direkt vergeben werden. Voraussetzung für eine Direktvergabe ist, dass die im Verkehr erzielten Einnahmen mindestens 50 Prozent der Kosten decken.

Innerhalb der gesetzlichen Frist von 3 Monaten nach Veröffentlichung der VAB ging kein eigenwirtschaftlicher Antrag beim Regierungspräsidium Stuttgart ein. Der bisherige Betreiber der Linie 638 bekundete sein Interesse an einer Direktvergabe des Linienbündels. Unter Einhaltung der gesetzlichen Verfahrensfristen werden wir das Unternehmen im Frühjahr 2025 zur Abgabe eines Angebots auffordern. Die Verkehrsleistung wird für 8 Jahre vergeben. Die Betriebsaufnahme ist für den 01.01.2026 vorgesehen.

Im Laufe der Vorbereitungen des Vergabeverfahrens hat die Stadt Gerlingen verschiedene Zubestellungswünsche geäußert. Dabei handelt es sich um Leistungen, die schon jetzt gefahren und von der Kommune finanziert bzw. vom Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht werden. Die Maßnahmen sind nach der Einschätzung des VVS verkehrlich sinnvoll:

Linie 635 – Beibehaltung des Halbstundentakts in den Hauptverkehrszeiten zwischen Gerlingen und Leonberg

Nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans ist für den innerstädtischen Abschnitt in Gerlingen in den Hauptverkehrszeiten ein Halbstundentakt vorgesehen. Für den kreisüberschreitenden Abschnitt nach Leonberg ist übereinstimmend mit dem Nahverkehrsplan des Landkreises Böblingen ein Stundentakt vorgesehen. Das derzeit tätige Verkehrsunternehmen konnte die Verlängerung der am Stadtrand von Gerlingen endenden Zwischentaktfahrten eigenwirtschaftlich umsetzen, da die Mehrkosten durch die zusätzlichen Einnahmen weitestgehend gedeckt werden konnten. Es ist mit Blick auf die aktuellen Unwägbarkeiten nicht absehbar, dass diese Fahrten auch weiterhin für die öffentliche Hand kostenneutral beibehalten werden können. Daher ist es erforderlich, finanzielle Mittel bereitzustellen, um ein mögliches Defizit aufzufangen.

Linie 635 – Beibehaltung der Anbindung des Breitwiesenhauses

Die Stadt Gerlingen hat die Verlängerung der Buslinie über die frühere Endstelle Breitwiesen zum Breitwiesenhaus auf eigene Kosten umgesetzt. Diese Verlängerung ist allerdings nicht von den Festlegungen des Nahverkehrsplans umfasst, weshalb die Beibehaltung im Wege einer kommunalen Zubestellung erfolgen muss.

Da die Zubestellungen bereits im Vergabeverfahren berücksichtigt werden sollen, können die Mehrkosten nur abgeschätzt werden. Hierfür haben wir einen durchschnittlichen Kilometersatz von 3,80 Euro angesetzt. Dies entspricht den Kostensätzen aus den aktuellen Vergabeverfahren in anderen Linienbündeln.

Durch die beiden Maßnahmen auf der Linie 635 ergeben sich Mehrkosten von geschätzt insgesamt rund 112.000 Euro pro Jahr. Da es sich um eine Linie auf dem Gebiet zweier Landkreise handelt, sind für den kreisüberschreitenden Linienteil neben der Stadt Gerlingen auch die Stadt Leonberg bzw. der Landkreis Böblingen an der Finanzierung zu beteiligen. Diese haben bislang noch keine Beschlüsse zur Übernahme des jeweiligen Kostenanteils gefasst.

Auf den Landkreis Ludwigsburg würden Mehrkosten von geschätzt jährlich rund 34.000 Euro entfallen.

b. Linienbündel LB04 “Ditzingen”

Die VAB für das Linienbündel LB04, Verkehrsraum “Ditzingen”, wurde ebenfalls im Februar 2024 veröffentlicht. Während der 3-Monats-Frist ging kein eigenwirtschaftlicher Antrag ein, so dass wir im Februar 2025 das Vergabeverfahren einleiten werden. Die Verkehrsleistung soll für 10 Jahre vergeben werden, die Betriebsaufnahme ist für den 01.01.2026 vorgesehen.

Auch in diesem Linienbündel wurden verschiedene Zubestellungswünsche geäußert. Folgende, von der Stadt Ditzingen gewünschte Maßnahmen sind nach Einschätzung des VVS verkehrlich sinnvoll:

Linie 620 – Halbstundentakt an Samstagen

Die Linie 620 fährt zwischen Ditzingen Bahnhof und Heimerdingen derzeit samstags im Stundentakt. In Anlehnung an die Zielsetzungen des Nahverkehrsplans zur Umsetzung des ÖPNV-Pakts soll die Linie 620 auch an Samstagen alle 30 Minuten nach Heimerdingen fahren.

Linie 620 – Angebotsverdichtung Montag-Freitag

Bislang fährt die Linie 620 ab ca. 21:00 Uhr im Stundentakt zwischen Ditzingen Bahnhof und Heimerdingen. Um künftig von jeder in Ditzingen ankommenden S-Bahn eine Busverbindung in die Ortsteile Hirschlanden, Schöckingen und Heimerdingen zu schaffen, soll der Halbstundentakt auf der Linie 620 bis 0:00 Uhr verlängert werden. Darüber hinaus soll für Pendlerinnen und Pendler im Frühverkehr vor 5:00 Uhr eine zusätzliche Abfahrt aus Heimerdingen nach Ditzingen mit Anschluss zur S-Bahn eingerichtet werden.

Linie 623 – Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten

Der bereits heute in den Spitzenstunden bestehende Viertelstundentakt zwischen Ditzingen Bahnhof und Schöckingen soll in Anlehnung an die Zielsetzungen des Nahverkehrsplans zum ÖPNV-Pakt auf die Zeiträume 06:00 – 09:00 Uhr und 16:00 – 19:00 Uhr, also auf insgesamt sechs Stunden pro Werktag, ausgeweitet werden.

Linie 625 – Ausdehnung Betriebszeiten

Um der zunehmenden Flexibilisierung bei den Arbeitszeiten der Beschäftigten im Gewerbegebiet Ditzingen-Süd Rechnung zu tragen, sollen die Betriebszeiten der Buslinie 625 zwischen Ditzingen Bahnhof und Gewerbegebiet Süd um zwei Fahrtenpaare bis 20:00 Uhr ausgeweitet werden. Bislang endet der Betrieb um 19:30 Uhr.

Durch diese Maßnahmen auf den Linien 620, 623 und 625 ergeben sich Mehrkosten von bis zu rund 225.000 Euro pro Jahr. Die Abschätzung der Mehrkosten ist durch das Planungsbüro IGV im Auftrag der Stadt Ditzingen erfolgt und war auch Grundlage für die Beratungen im Gemeinderat der Stadt Ditzingen. Die Berechnungen sind aus unserer Sicht plausibel. Gemäß den Finanzierungsgrundsätzen müssen diese Kosten zu 50 Prozent von der Stadt Ditzingen übernommen werden. Der Gemeinderat hat zuletzt am 08.10.2024 die Übernahme des kommunalen Kostenanteils beraten. Über das Ergebnis werden wir in der Sitzung berichten.

Auf den Landkreis Ludwigsburg würden Mehrkosten von geschätzt jährlich rund 112.500 Euro entfallen.

c. Linienbündel LB10 “Strohgäu Nord”

Die VAB für das Linienbündel LB10, Verkehrsraum “Strohgäu Nord” wurde im Januar 2024 veröffentlicht. Während der 3-Monats-Frist ging kein eigenwirtschaftlicher Antrag ein, sodass wir im Januar 2025 das Vergabeverfahren einleiten werden.

Die ausgeschriebene Verkehrsleistung entspricht der im Nahverkehrsplan definierten ausreichenden Verkehrsbedienung. Zubestellungen sind nicht vorgesehen. Das Linienbündel soll für 9 Jahre vergeben werden, die Betriebsaufnahme ist für den 01.01.2026 vorgesehen.

d. Linienbündel LB11 “Strohgäu Diagonale”

Die VAB für das Linienbündel LB11, Verkehrsraum “Strohgäu Diagonale” wurde ebenfalls im Januar 2024 veröffentlicht. Aufgrund der Größe des Linienbündels mit rund 396.000 km/Jahr wurde in der VAB darauf hingewiesen, dass eine Direktvergabe nach der KMU-Regelung der EU-VO 1370/2007 erfolgen soll.

Innerhalb der gesetzlichen Frist von 3 Monaten nach Veröffentlichung der VAB ging kein eigenwirtschaftlicher Antrag beim Regierungspräsidium Stuttgart ein. Der bisherige Betreiber des Linienbündels bekundete sein Interesse an einer Direktvergabe, so dass wir das Unternehmen im Januar 2025 zur Abgabe eines Angebots auffordern werden. Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus sind nicht vorgesehen.

Die Betriebsaufnahme soll zum 01.01.2026 erfolgen, die Leistungen werden für eine Laufzeit von 9 Jahren vergeben.

3. Buslinie 707 – Finanzierungsvereinbarung mit dem Enzkreis

Bei der Finanzierung kreisüberschreitender Verkehre finden die Finanzierungsrichtlinien ebenfalls Anwendung, soweit es sich um Verkehrsleistungen auf dem Gebiet des Landkreises Ludwigsburg handelt.

a. Aktuelle Situation:

Die Buslinie 707 (Mühlacker – Mühlhausen/Enz – Illingen – Vaihingen/Enz – Roßwag) ist Teil des Verkehrsraums Illingen im Enzkreis, die Leistungen werden vom Enzkreis vergeben. Bei der Linie 707 von Vaihingen/Enz in Richtung Mühlacker handelt es sich nach den Vorgaben unseres Nahverkehrsplans um einen Teil des Ergänzungsnetzes und damit um einen Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung.

Aktuell übernimmt daher der Landkreis Ludwigsburg bei der Buslinie 707 für den Abschnitt Illingen – Vaihingen/Enz Grabenstraße – Roßwag rund 87.000 Euro pro Jahr. Maßgeblich für die Finanzierung sind die Kilometer, die auf der Gemarkung des Landkreises Ludwigsburg erbracht werden (Vorlage TA_16/2018).

Dazu wurde im Dezember 2017 eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Enzkreis geschlossen. Diese Finanzierungsvereinbarung endet mit dem Auslaufen des Linienbündels „Verkehrsraum Illingen“ und des Linienbündels LB11 (Landkreis Ludwigsburg) im Dezember 2025. Die Linie 707 wird künftig Bestandteil des neuen Linienbündels „Verkehrsraum Mühlacker Regional“, das vom Enzkreis allerdings erst zum 13.12.2026 neu vergeben wird (siehe lit. b.). Für den Zeitraum Januar bis Dezember 2026 muss daher der Enzkreis für die Linie 707 einen Übergangsvertrag für die Relation Mühlacker – Vaihingen/Enz – Großglattbach abschließen.

Unsere Finanzierungsvereinbarung mit dem Enzkreis sollte für die Laufzeit des Übergangsvertrags fortgeführt werden, zumal auf diesem Abschnitt auch Schülerinnen und Schüler zu den Schulen in Vaihingen/Enz unterwegs sind.

Der Finanzierungsanteil des Landkreises Ludwigsburg wird sich am Ergebnis des noch durchzuführenden Vergabeverfahrens orientieren. Da der Abschnitt Vaihingen/Enz – Roßwag im Übergangsvertrag nicht mehr bedient wird und sich der Landkreis Ludwigsburg im Übergangsjahr nicht an den Kosten der Verlängerung Vaihingen/Enz – Großglattbach beteiligt, wird sich unser Anteil im Vergleich zu den heutigen Kosten reduzieren.

Für das Jahr 2026 schätzen wir die Kosten auf rund 60.000 Euro, was einer Reduzierung von rund 27.000 Euro gegenüber den Vorjahren entspricht.

b. Planungen des Enzkreises:

Am 23.10.2023 haben wir den Ausschuss für Umwelt und Technik über die Planungen des Enzkreises, die Buslinie 707 nach Großglattbach zu verlängern, informiert (Vorlage TA_35/2023). Die Verwaltung wurde beauftragt, die Gespräche über die künftige Finanzierung der Linie 707 mit dem Enzkreis aufzunehmen.

In der Zwischenzeit hat der Enzkreis die Planungen für den Verkehrsraum „Mühlacker Regional“ abgeschlossen. Die Linie 707 soll demnach von Mühlacker kommend ab Vaihingen/Enz über Großglattbach nach Wiernsheim verlängert werden. Durch eine Anpassung der Linienführung soll auch die Haltestelle Enzkreiskliniken aus Richtung Vaihingen/Enz angefahren werden. Außerdem sollen Zusatzfahrten von Illingen-Schützingen nach Vaihingen/Enz ergänzt werden.

Wir haben den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) um eine Einschätzung zum Fahrplankonzept des Enzkreises gebeten. Der VVS schätzt den verkehrlichen Nutzen der Verlängerung über Großglattbach nach Wiernsheim für den Landkreis Ludwigsburg positiv ein, da die unproduktive Standzeit in Großglattbach für die Weiterführung der Buslinie nach Wiernsheim genutzt wird. Dadurch verfünffacht sich das Erschließungspotenzial dieser Linie auf dem südlichen Linienast.

Wiernsheim ist aktuell nur mit der Linie 653 über eine zeitaufwändige Verbindung über Leonberg nach Stuttgart angebunden. Über Vaihingen/Enz kann eine kürzere Reisezeit erreicht werden. Ein weiterer Aspekt zur verkehrlichen Sinnhaftigkeit ist die Anbindung des Krankenhauses in Mühlacker. Nachdem das Krankenhaus in Vaihingen/Enz geschlossen wurde, ist die direkte Bedienung der Enzkreiskliniken aus Vaihingen/Enz positiv zu bewerten. Da die Buslinie tagsüber durchgehend im Stundentakt verkehren soll, wird durch diese Ergänzung des Busnetzes auch die Erreichbarkeit der Stadt Vaihingen/Enz mit ihren zentralörtlichen Funktionen (z.B. Einkaufen, Arztbesuche, Freizeiteinrichtungen) verbessert.

Das neue Verkehrsangebot zwischen Schützingen und Vaihingen/Enz soll von montags bis freitags im Stundentakt verkehren. Eine verkehrliche Sinnhaftigkeit dieser Zusatzfahrten Schützingen – Vaihingen/Enz wäre aus Sicht des VVS dann gegeben, wenn im Abschnitt Illingen – Vaihingen/Enz die zusätzlichen Fahrten die Grundtaktfahrten der Linie 707 zu einem konsequenten 30 Minuten-Takt ergänzen würden und in Vaihingen/Enz Systemanschlüsse mit attraktiven Umsteigezeiten an die Zugsysteme bestünden, welche keinen Halt in Illingen haben. Somit könnte in der Relation Schützingen – Stuttgart ein zusätzlicher Umstieg vermieden werden. Da dies in Fahrtrichtung Schützingen nach Durchsicht der Fahrplanentwürfe noch nicht gegeben ist, würde die Verwaltung die Gespräche mit dem Enzkreis zur Anpassung der Zusatzfahrten aufnehmen. Eine finanzielle Beteiligung des Landkreises setzt nach unserer Finanzierungsabgrenzung voraus, dass die verkehrliche Sinnhaftigkeit gegeben ist.

Eine Umsetzung der Planungen verursacht auf dem Gebiet des Landkreises Ludwigsburg neben den unter lit. a. genannten Kosten zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 270.000 Euro, die erstmals im Jahr 2027 anfallen würden. Für die Verteilung dieser Kosten greift die Richtlinie zur Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis Ludwigsburg und seinen Städten und Gemeinden. Sie wären daher hälftig zwischen dem Landkreis Ludwigsburg und der Stadt Vaihingen/Enz aufzuteilen. Die für die finanzielle Beteiligung des Landkreises erforderliche Übernahme des kommunalen Kostenanteils durch die Stadt Vaihingen/Enz ist noch nicht beschlossen.

Der Anteil des Landkreises für die Zusatzleistungen würde rund 135.000 Euro betragen. Die auf den Landkreis entfallenden Gesamtkosten (lit. a und b) für die Finanzierung der Buslinie 707 würden sich damit ab dem Jahr 2027 auf schätzungsweise rund 195.000 Euro pro Jahr belaufen. Die abschließende Höhe steht erst nach Abschluss des Vergabeverfahrens fest.

Zur Vorbereitung der Ausschreibung bittet der Enzkreis um Bestätigung, dass sich der Landkreis Ludwigsburg an den auf unser Kreisgebiet entfallenden Kosten der Linie 707 beteiligen würde.

Wie bereits ausgeführt, handelt es sich bei der Relation Illingen – Vaihingen/Enz (lit. a) um einen Bestandteil des in unserem Nahverkehrsplan definierten Ergänzungsnetzes. Die vom Enzkreis vorgeschlagene Verlängerung der Linie 707 von Vaihingen/Enz über Großglattbach nach Wiernsheim (lit. b) ist aus den oben dargestellten Gründen verkehrlich sinnvoll, so dass eine anteilige Finanzierung des Angebots denkbar ist. Für das neue Verkehrsangebot zwischen Schützingen und Vaihingen/Enz muss zunächst sichergestellt sein, dass die verkehrliche Sinnhaftigkeit gegeben ist. Unter diesen Voraussetzungen könnte – eine Mitfinanzierung durch die Stadt Vaihingen/Enz vorausgesetzt – dem Enzkreis signalisiert werden, dass der Landkreis Ludwigsburg die anteilige Finanzierung der Linie 707 übernimmt.

4. Vergaben der Linienbündel LB02 und LB08 zum Januar 2027

Zum 01.01.2027 werden die Linienbündel LB02, Verkehrsraum “Sachsenheim” und LB08, Verkehrsraum “Neckartal” neu vergeben. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die anstehenden Veröffentlichungen der VABs, welche auf Grundlage der im Nahverkehrsplan festgelegten ausreichenden Verkehrsbedienung erfolgen sollen.

Die Veröffentlichungen sind im Dezember 2024 vorgesehen. Wie in den vorangegangenen Veröffentlichungen gehen wir auch hier davon aus, dass keine eigenwirtschaftlichen Anträge beim Regierungspräsidium gestellt werden, sodass wir spätestens im Dezember 2025 mit der Einleitung der Vergabeverfahren beginnen können.

Nachfolgend möchten wir sie über weitere aktuelle Themen im Zusammenhang mit den wettbewerblichen Verfahren informieren:

5. Umsetzung der Verkehrsverbesserungen des Nahverkehrsplans

Mit der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Ludwigsburg hat der Kreistag in der Sitzung am 16. Juli 2021 (KT_25/2021) die Umsetzung von verschiedenen Verbesserungen des Verkehrsangebots beschlossen. Der überwiegende Teil der Maßnahmen bezieht sich dabei auf die Stärkung der Verknüpfung der Regional- und S-Bahnen mit unseren Buslinien, beispielsweise durch die Stärkung der verlässlichen S-Bahnzubringer.

Diese Verbesserungen werden grundsätzlich spätestens mit Neuvergabe der jeweiligen Linienbündel umgesetzt. Für die Übergangszeit war beabsichtigt, auch außerhalb der Neuvergaben in den Linienbündeln mit der Umsetzung verbundweit im Dezember 2023 zu beginnen. In diesen Fällen war die Zubestellung der Verkehrsverbesserungen bei den jeweiligen Betreibern der Linienbündel vorgesehen.

Wie anfangs erwähnt, haben sich seitdem die verkehrlichen Rahmenbedingungen im ÖPNV spürbar verschlechtert. Hinzu kommen große planerische Unwägbarkeiten im Zusammenhang mit Stuttgart 21. Insbesondere durch die Inbetriebnahme des neuen S-Bahn-Halts Mitnachtstraße wird es zu Änderungen bei den S-Bahn-Fahrplänen kommen. In der Folge werden umfangreiche Fahrplanänderung bei den Buslinien erforderlich, die an den S-Bahnhöfen Anschlüsse von bzw. zu den S-Bahnen herstellen.

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen hat der Ausschuss für Umwelt und Technik den Beschluss gefasst, die Umsetzung der Verkehrsverbesserungen zu verschieben, bis der S-Bahn-Halt Mitnachtstraße voraussichtlich im Dezember 2025 in Betrieb genommen wurde (TA_19/2023). Inzwischen ist bekannt, dass sich der Zeitplan bei Stuttgart 21 weiter verzögern wird. Daher kann auch die Mitnachtstraße nach unserem Kenntnisstand frühestens ein Jahr später, also voraussichtlich Ende 2026, in Betrieb gehen. Somit würde auch die Umsetzung unserer Verkehrsverbesserungen frühestens Ende 2026 beginnen.

Angesichts dieser Verzögerungen und der nach wie vor unsicheren zeitlichen Prognosen haben wir uns mit den Verbundlandkreisen darauf verständigt, die vorgezogene Umsetzung der Maßnahmen zurückzustellen und auf Zubestellungen bei den bestehenden Linienbetreibern zu verzichten.

Ungeachtet dessen werden die im Nahverkehrsplan festgelegten Verbesserungen in den der laufenden Vergabeverfahren weiter umgesetzt. Bis Dezember 2026 werden bereits acht unserer 13 Linienbündel vergeben sein. Bei einem weiteren Linienbündel wird die Vergabe kurz bevorstehen, sodass nur noch vier Linienbündel (LB05 „Bietigheim“, LB07 „Ludwigsburg“, LB09 „Remseck“ und LB13 „Strohgäu Ost“) verbleiben würden, in denen Zubestellungen in Frage kämen. Hier bleibt festzuhalten, dass der Angebotsstandard in diesen Verkehrsräumen bereits sehr hoch ist.

6. Änderungen im „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“

Der Ausschuss für Umwelt und Technik wurde am 20.11.2023 über die technologieoffenen Ausschreibungen im ÖPNV auf Basis der Vorgaben des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge „SaubFahrzeugBeschG“ informiert (TA_39/2023). Das „SaubFahrzeug-BeschG“ bildet die bundesgesetzliche Grundlage zur Umsetzung der europäischen Clean-Vehicle-Directive (CVD).

Ende Mai 2024 ist die erste Novelle des SaubFahrzeugBeschG in Kraft getreten. Die wesentliche Änderung ist, dass künftig bei der Anrechnung von sauberen Fahrzeugen nur noch synthetische paraffinische Kraftstoffe, die nicht aus fossilen Ausgangsstoffen hergestellt wurden, berücksichtigt werden können. Der Einsatz z. B. von mit GtL betankten Fahrzeugen ist nicht mehr zur Anrechnung der Beschaffungsquote für saubere Fahrzeuge möglich.

Es wurden für zwei Referenzzeiträume (02.08.2021 bis 31.12.2025 sowie 01.01.2026 bis 31.12.2030) feste Quoten für die Beschaffung sauberer Pkw sowie leichter und schwerer Nutz-

fahrzeuge durch die öffentlichen Auftraggeber festgelegt. Mit dem Beginn des zweiten Referenzzeitraum ändern sich die zu erfüllenden Quoten. Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 Prozent und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 Prozent. Mindestens die Hälfte der Quote für die Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

Bisher haben die Verkehrsunternehmen bei den Ausschreibungen saubere und batterieelektrische Fahrzeuge (E-Busse) entsprechend den gesetzlichen CVD-Quoten angeboten. Brennstoffzellen-Busse wurden nicht angeboten. Der Grund hierfür ist vermutlich die fehlende Tankinfrastruktur und die Verfügbarkeit von Wasserstoff.

7. Landesmobilitätsgesetz

Im Frühjahr 2023 hat das Land einen Entwurf des Landesmobilitätsgesetzes (LMG) vorgelegt. Die kommunalen Landesverbände haben die erste Entwurfsfassung des LMG stark kritisiert, auch innerhalb der Regierungskoalition war eine Verständigung auf die Inhalte nicht möglich. Wesentliche Kritik wurde von der kommunalen Seite vor allem an den Regelungen zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG geäußert. Die ursprünglich vorgesehenen Regelungen gingen weit über die bundesgesetzlichen Vorgaben hinaus, ohne Regelungen zum Ausgleich der dadurch entstehenden Kosten zu treffen.

Das Ministerium für Verkehr (VM) hat nun den zweiten Entwurf des Landesmobilitätsgesetzes (LMG) zur Anhörung freigegeben. Die Anhörfrist endete am 24.09.2024. Da aufgrund des vom Land vorgegeben Zeitraums der Anhörung eine Befassung der Gremien nicht möglich war, hat die Verwaltung eine Stellungnahme zum LMG abgegeben.

Die aus Sicht des ÖPNV wesentlichen Teile des LMG befassen sich mit Regelungen zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG und zur Einführung des Mobilitätspasses. Damit wird der kommunalen Ebene die Möglichkeit zur Erhebung von Abgaben zur Mitfinanzierung des ÖPNV eingeräumt.

Mit den Verbundlandkreisen wurde die Stellungnahme zum ÖPNV-Bereich des LMG abgestimmt. Auf folgende wesentliche Punkte hat die Verwaltung dabei hingewiesen:

- Branchenvereinbarung
Baden-Württemberg (BW) ist neben Berlin das einzige Bundesland, das keine sogenannte Branchenvereinbarung unterzeichnet hat. Eine Branchenvereinbarung ermöglicht bundesweit Ausgleichsmöglichkeiten zwischen Aufgabenträgern bei Über- bzw. Untererfüllung der Ziele. Im neuen Entwurf lehnt BW zwar weiterhin den Beitritt zur bundesweiten Branchenvereinbarung ab, räumt aber die Möglichkeit ein, dass mehrere Auftraggeber innerhalb des Landes gemeinsam die Mindestziele im jeweiligen Referenzzeitraum erfüllen können. Die Möglichkeit reicht nicht aus, daher soll der bundesweiten Branchenvereinbarung beigetreten werden.
- Aufbau einer Kontrollbehörde
Die Einhaltung der CVD-Mindestziele soll in BW durch eine Kontrollbehörde überwacht werden. Zuständige Behörde soll das RP Karlsruhe sein. Der Aufbau einer zusätzlichen Kontrollbehörde, um die an Recht und Gesetz gebundenen Kommunen zu überwachen, ist unnötig und steht im Widerspruch zum Anspruch des Landes, Bürokratie abzubauen und mit schlanken Verwaltungsstrukturen zu arbeiten.

- Aufbau von Doppelstrukturen
BW ist das einzige Bundesland, das Doppelstrukturen bei Gesetzen (LMG) und Behörden (RP Karlsruhe) aufbaut. Alle anderen wenden lediglich das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz des Bundes an. Bei einem Verzicht auf die zusätzliche Kontrollinstanz und einem Beitritt zur Branchenvereinbarung müsste die CVD keinen Eingang in das LMG finden.
- Mobilitätspass
Beim Mobilitätspass sind nur noch zwei der ursprünglich vier geprüften Varianten aufgeführt. Entfallen sind die Arbeitgeberabgabe und die Citymaut (Kfz-Nutzer), die nach den Ergebnissen der Modelluntersuchungen, die wir den Mitgliedern des Ausschusses für Umwelt und Technik am 09.10.2023 vorgestellt hatten, ebenfalls geeignet wären. Auf die Vorlage TA_24/2023 wird verwiesen.

Im neuen Entwurf ist lediglich der Mobilitätspass für Einwohner und Kfz-Halter erhalten. Eine Begründung für den Entfall der anderen beiden Varianten liegt nicht vor. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der kommunalen Seite durch die Beschränkungen im LMG nicht die Auswahl zwischen allen grundsätzlich geeigneten Varianten überlassen wird.