

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	09.10.2023	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	13.10.2023	öffentlich	Beschlussfassung

Vorabbekanntmachungen Linienbündel 5 und 6

I. Beschlussantrag

Der UVA empfiehlt dem Kreistag, die Veröffentlichung der Vorabbekanntmachungen (VAB) für die Linienbündel 05 und 06 im EU-Amtsblatt sowie den darin enthaltenen verkehrlichen Verbesserungen im Leistungsumfang „verkehrliches Mindestniveau“ zu beschließen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Vorbemerkung

Bis zum 30.11.2025 betreibt die Omnibusverkehr Göppingen OVG Bliedehäuser GmbH & Co. KG das heutige Linienbündel 3. Die Leistungen müssen daher zum 01.12.2025 neu vergeben werden. Die in diesem Bündel enthaltenen Linien werden gem. dem neuen Nahverkehrsplan (NVP) zukünftig auf die Linienbündel 05 und 06 aufgeteilt. Grund für die Aufspaltung der Leistungen ist die beabsichtigte Reduzierung der Verkehrsmenge je Linienbündel zur allgemeinen Stärkung des Mittelstandes im Rahmen der Vergaben.

Die Landkreise als Aufgabenträger (AT) für den Busverkehr nutzen das Instrument der Vorabbekanntmachung (VAB), wenn sie die Anforderungen an eine ausreichende Nahverkehrsbedienung selbst setzen und nicht den Verkehrsunternehmen überlassen wollen. Der AT definiert in der jeweiligen Vorabbekanntmachung das aus seiner Sicht erforderliche Verkehrsangebot (Umfang & Qualität), welches er bereit ist zu bestellen und auch zu finanzieren. Alle Aufgabenträger in der Region Stuttgart verfahren nach diesem Schema.

Mit der VAB nach § 8a Abs. 2 S. 2 PBefG i.V.m. Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 beginnt eine dreimonatige Antragsfrist für eigenwirtschaftliche Verkehre. Etwaige eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge haben sich ausschließlich an dem in der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungsniveau zu messen, wenn sie genehmigt werden und die weitere Vergabeinitiative des Aufgabenträgers in Form

einer Ausschreibung hindern sollen (politisch gewollter Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit vor der Gemeinwirtschaftlichkeit). Liegen nach dieser Frist keine oder keine genehmigungsfähigen Anträge für eigenwirtschaftliche Verkehre vor, ist der Weg für die Vergabe eines Verkehrsvertrags, eines sog. öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA), frei.

Zur Konkretisierung der geforderten Verkehrsleistung werden im VVS der Vorabbekanntmachung üblicherweise Fahrplanentwürfe beigefügt. Hiermit kann sichergestellt werden, dass die Wünsche des ÖPNV-Aufgabenträgers aus dem Nahverkehrsplan auch tatsächlich umgesetzt werden. Sofern sich kein Verkehrsunternehmen findet, welches das in der Vorabbekanntmachung definierte Verkehrsangebot eigenwirtschaftlich ohne öffentliche Zuschüsse (Ausnahme: Tarifausgleiche nach einer Allgemeinen Vorschrift) betreiben kann, wird ein ÖDLA entweder nach Ausschreibung oder nach Direktvergabe zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger geschlossen.

Darüber hinaus werden die neuen „Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise“, die im UVA am 29.03.2022 beschlossen wurden, Bestandteil der VAB und des weiteren Vergabeverfahrens.

Das Linienbündel 05 soll nach dem VVS - Vergabekalender für die in der EU-VO 1370/2007 vorgesehenen Laufzeit von 8,67 Jahren ausgeschrieben werden, das Linienbündel 06 für eine Laufzeit von 8,09 Jahren. Die abweichende Laufzeit ergibt sich aus dem „Vergabefahrplan“ der Verbundgesellschaft, die sämtliche Verfahren in den fünf Verbundlandkreisen betreut. Aus organisatorischen Gründen kann die Bearbeitung nur durch eine zeitliche Staffelung erfolgen, die in der Konsequenz leicht unterschiedliche Laufzeiten erforderlich macht um Ausschreibungs-Cluster in der Region zu vermeiden. Dadurch soll auch eine Überhitzung des Marktes vermieden werden.

Nachfolgend sind die zugehörigen Linien aufgezählt, für die nach der Zustimmung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr die VAB zu veröffentlichen ist:

- Linienbündel 05 Östlicher Schurwald: 931, 932, 945, 935, N93 (derzeit rd. 1,2 Mio. km/Jahr).
- Linienbündel 06 Mittleres Filstal: 940, 941 und 942 (derzeit rd. 0,55 Mio. km/Jahr).

2. Verkehrlicher Leistungsumfang

Im Mai 2023 wurde der neue Nahverkehrsplan mit der Zielstellung beschlossen, die „ausreichende Verkehrsbedienung“ vollumfänglich in der Finanzierungslast des Landkreises umzusetzen (+ 1,5 Mio. Betriebskilometer p.a.). Diese stellt eine Kombination aus den Leistungen im Status Quo und dem „verkehrlichen Mindestniveau“ (VVS-Standard) dar. Sie ist insgesamt als gutes Angebot zu bewerten und unterstützt unsere Kreisentwicklungsziele „Umweltgerechte Mobilität“ und „Klimaschutz“. Für darüber nochmals hinausgehende Wünsche der Kommunen

ist deren hälftige Mitfinanzierung vorgesehen.

Die „ausreichende Verkehrsbedienung“ entsprechend der Beschlussfassung zum NVP 2023 würde weitgehend der durch das Land Baden-Württemberg im Rahmen seiner ÖPNV-Strategie als Leitziel geforderten ÖPNV-Garantie in deren Grundstufe entsprechen.

Aus nachgenannten Gründen empfiehlt das Fachamt an dem mit dem Nahverkehrsplan verabschiedeten Leistungsumfang der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ festzuhalten:

- ☒ Mobilität stellt einen unverzichtbaren Teil des täglichen Lebens dar und ist damit zugleich ein Element der öffentlichen Daseinsvorsorge. Der Verkehrssektor verursacht zugleich einen der größten Anteile von Treibhausgasen in Deutschland. In Baden-Württemberg als Transitland liegt dieser unvermindert bei einem guten Drittel. Um den Anforderungen des Pariser Klimaschutzabkommens und dem Ziel des Bundes-Klimaschutzgesetzes für 2030 gerecht zu werden, muss der Verkehr in Deutschland seine Treibhausgasemissionen in den kommenden Jahren schnell und drastisch mindern. Ein maßgeblicher Baustein dafür ist die allgemeine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs.
- ☒ Die Schlüsselthemen „Umweltgerechte Mobilität“ und „Klimaschutz“ markieren zwei von 12 Kreisentwicklungszielen, die es zu erreichen gilt, um die durch den Kreistag angestrebte Klimaneutralität bis 2040 sicherzustellen. Auch im Landkreis Göppingen trägt die Mobilität weiterhin mit rd. einem Drittel zum klimaschädlichen CO₂-Ausstoß bei.
- ☒ Mit der Integration des Busverkehrs in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart wurde auch der Kreis Göppingen als letzter Kreis der Region vollumfänglich im VVS abgebildet. Damit verbunden liegt die Erwartungshaltung bei den Bürger:innen, ein im Vergleich zu den anderen Verbundlandkreisen weitgehend adäquates Fahrplanangebot anzubieten. Abweichungen ergeben sich auch weiterhin durch die fehlende Einbindung in das S-Bahn-Netz, das heute im Regelfall tagsüber bereits über einen 15'-Takt verfügt.

Die zentrale Frage, ob sich der Landkreis die vollumfangreiche Umsetzung und damit Finanzierung des NVP 2023 leisten kann, wurde bereits im Rahmen der Beschlussfassung intensiv erörtert. Alternativ kann zu der im Mai 2023 beschlossenen „ausreichenden Verkehrsbedienung“ grundsätzlich auch „nur“ das „verkehrliche Mindestniveau“ nach den gängigen VVS-Standards umgesetzt werden. Kernelement dabei sind die „verlässlichen MEX-Zubringer“ auf den Hauptachsen im Landkreis im ganztägigen Halbstundentakt.

- Zu sehen ist, dass dies gleichzeitig zur Folge hätte, dass einzelne Städte und Gemeinden im Landkreis eine Verschlechterung des Angebots gegenüber dem Status Quo hinnehmen müssten.
- Die Verwaltung geht davon aus, dass für diesen Fall die bereits beschlossenen Taktverdichtungen zur Klinik am Eichert in jedem Fall Bestand haben werden

(+ 35.000 km/Jahr). Diese wurden als Sondermaßnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgenommen. Sie verbessern die Anbindung des zentralen Klinikstandorts im Landkreis mit dichten Anschlüssen auf die Schiene und Buslinien aus allen Raumschaften deutlich und gestalten die Verbindungen damit für Arbeitskräfte, Patienten und Besuchende dadurch attraktiver. Die Linie 902 zeigt seitdem mit stetig steigender Nachfrage signifikante Effekte der vorgenommenen Taktverdichtung.

Aufgrund einer weiterhin unklaren Finanzierungssituation in den kommenden Jahren ist daher grundsätzlich vorstellbar, zunächst ein geringeres Leistungsvolumen in Form des verkehrlichen Mindestniveaus in die VAB aufzunehmen.

Eine Gegenüberstellung der drei unterschiedlichen Leistungsniveaus („Status quo“, „verkehrliches Mindestniveau“ und „ausreichende Verkehrsbedienung“) ist als zusammenfassende Anlage beigefügt.

■ Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Leistungsumfang bis zur Einleitung des eigentlichen Vergabeverfahrens im Herbst 2024 ohne größere vergaberechtliche Risiken grundsätzlich noch angepasst werden kann. Die Inhalte des neuen Landesmobilitätsgesetzes sind noch nicht vollumfänglich bekannt. Das Gesetzgebungsverfahren verzögert sich. Erst im Frühjahr wird mit Klarheit zu den landesrechtlichen Regelungen in Bezug auf das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz und mögliche Finanzierungshilfen zur Umsetzung der ÖPNV-Garantie gerechnet. Diese könnten entsprechend auch für größere Klarheit bei den Finanzierungsspielräumen des Landkreises bei der Umsetzung des NVP sorgen.

Zu den Linienbündeln im Einzelnen:

- Linienbündel 05 Östlicher Schurwald

Im Juli 2023 wurden den Kommunen mögliche Änderungen der Fahrplan- und Linienkonzeption vorgestellt und erörtert.

Basis dieser Fahrplanentwürfe war der Nahverkehrsplan in seiner Beschlussfassung vom 26.05.2023. Darin wurde die ausreichende Verkehrsbedienung als Optimum zwischen dem heutigen Status quo und dem verkehrlichen Mindestniveau nach VVS-Standard festgelegt.

	Status Quo (Fahrplan 2022)	BA / ÖP (verkehrliches Mindestniveau)	Ausreichende Verkehrsbedienug	
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Faurndau - Rechberghausen Schlossmarkt [932]	17 / 8 / 8 / 0	74 / 48 / 29 / 0 BA: 74 / 48 / 28 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	76 / 56 / 33 / 2
	2) Göppingen ZOB - Bartenbach - Rechberghausen Schlossmarkt [931, 934, 935, N93]	54 / 34 / 24 / 2		
	3) Rechberghausen Schlossmarkt - Adelberg Volksbank [935]	21 / 7 / 6 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: 15-4 / 15 / 10	21 / 10 / 7 / 0
	4) Adelberg Volksbank - Schorndorf Bf [935]	23 / 8 / 7 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0 ODS: 15 / 15 / 10	23 / 8 / 7 / 0
	5) Rechberghausen Schlossmarkt - Breech Wendeplatte [934]	18 / 18 / 8 / 0	19 / 10 / 7 / 0 BA: 19 / 10 / 7 / 0 ODS: 15-4 / 15 / 10	19 / 18 / 8 / 0
	6) Rechberghausen Schlossmarkt - Wäschenbeuren Marktplatz [931, 932, N93]	35 / 13 / 18 / 2	36 / 28 / 15 / 0 BA: 15 / 8 / 2 / 0 ÖP: 36 / 28 / 15 / 0	36 / 28 / 18 / 2
	7) Wäschenbeuren Marktplatz - Kreisgrenze Ostalbkreis (- Lorch - Schwäbsich Gmünd) [931]	16 / 10 / 9 / 0	w. v.	w. v.
	8) Wäschenbeuren Marktplatz - Lenglingen Ortsmitte [932]	16 / 8 / 7 / 0	15 / 8 / 6 / 0 BA: 15 / 8 / 6 / 0 ODS: 15 / 15 / 10	16 / 8 / 7 / 0
	9) Lenglingen Ortsmitte - Kreisgrenze Ostalbkreis (- Schwäbisch Gmünd) [932]	15 / 8 / 7 / 0	w. v.	w. v.
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)	ca. 768.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 725.200 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 818.600 (zzgl. b.S. & w.v.)	

Abb. 1: Anzahl der Fahrtenpaare im Linienbündel 05 gem. NVP

Die minutengenaue Umsetzung steht zum aktuellen Zeitpunkt in vielen Fällen noch nicht fest. Grund hierfür sind noch ausstehende Entscheidungen Dritter, die derzeit noch nicht vorliegen. Hierzu zählen u.a.:

- ☞ Fahrplananpassungen im Regionalverkehr im Zuge der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mit Auswirkungen auf die Anschlusssituation aller Buslinien und dadurch notwendige Fahrplanänderungen zum Erhalt der Anschlüsse.

- Linienbündel 06 Mittleres Filstal

Ebenfalls im Juli wurden den Kommunen mögliche Änderungen der Fahrplan- und Linienkonzeption vorgestellt und erörtert.

Basis dieser Fahrplanentwürfe war der Nahverkehrsplan in seiner Beschlussfassung vom 26.05.2023. Darin wurde die ausreichende Verkehrsbedienug als Optimum zwischen dem heutigen Status quo und dem verkehrlichen Mindestniveau nach VVS-Standard festgelegt.

		Status Quo (Fahrplan 2022)	BA / ÖP (verkehrliches Mindestniveau)	Ausreichende Verkehrsbedienug
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB – Eislingen/Fils Immelmannstraße [940, 941]	44 / 31 / 17 / 0	56 / 29 / 23 / 0 BA: 34 / 29 / 23 / 0 ODS: 19 / 15 / 10	56 / 33 / 23 / 0
	2) Eislingen/Fils Immelmannstraße – Eislingen/Fils Friedhof Süd - Eislingen Schlossplatz/Bahnhof [940]	26 / 17 / 10 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	34 / 18 / 16 / 0
	3) Eislingen/Fils Immelmannstraße – Ottenbach [941]	18 / 15 / 7 / 0	22 / 11 / 7 / 0 BA: 22 / 11 / 7 / 0 ODS: 19 / 15 / 10	22 / 15 / 7 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 318.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 383.700 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 414.200 (zzgl. b.S. & w.v.)
Abschnitte (Mo-Fr / Sa / So / in Nächten auf Sa, So o. Fe)	1) Göppingen ZOB - Eislingen/Fils Zeisigweg [942]	32 / 19 / 9 / 0	34 / 18 / 16 / 0 BA: 34 / 18 / 16 / 0	34 / 19 / 16 / 0
Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen (in Fahrzeug-Kilometer p.a.)		ca. 160.500 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 175.000 (zzgl. b.S. & w.v.)	ca. 176.000 (zzgl. b.S. & w.v.)

Abb. 2: Anzahl der Fahrtenpaare im Linienbündel 06 gem. NVP

Die minutengenaue Umsetzung steht zum aktuellen Zeitpunkt in vielen Fällen noch nicht fest. Grund hierfür sind noch ausstehende Entscheidungen Dritter, die derzeit noch nicht vorliegen. Hierzu zählen u.a.:

- ☒ Fahrplananpassungen im Regionalverkehr im Zuge der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mit Auswirkungen auf die Anschlusssituation aller Buslinien und dadurch notwendige Fahrplanänderungen zum Erhalt der Anschlüsse.
- ☒ Abstimmungen mit der Stadt Eislingen über mögliche Zubestellungen sowie der Linienführungen im Zuge des Neubaus der Mühlbachtrasse
- Im Grundsatz wurde Einigung über die geplanten Änderungen/Erweiterungen des Angebots hergestellt. Die Kommunen wurden darauf hingewiesen, dass diese Planungsgrundlage entsprechend der Beschlussfassung vom Mai 2023 bei der Beschlussfassung über die Vorabbekanntmachungen nochmals verändert werden kann. Dies wäre bei Umsetzung des Beschlussantrags gegeben.

3. *Finanzierungsmechanismus*

Die Verwaltung geht aufgrund von aktuellen Erfahrungswerten im Verbundraum und der allgemeinen Kostenentwicklung inzwischen von einem Preis in Höhe von rd. 4 €/km aus. Falls es nach der Veröffentlichung der VAB genehmigungsfähige eigenwirtschaftliche Anträge geben sollte, ist keine Finanzierungspflicht des Landkreises und der Kommunen erforderlich. Aufgrund der derzeitigen hohen Kostensituation bei den Verkehrsunternehmen geht der Landkreis jedoch kaum davon aus, dass ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag wirtschaftlich tragbar sein wird.

Das vom Kreistag mit dem NVP beschlossene Zielniveau („Ausreichende Verkehrsbedienung“) wird gemäß den am selben Tag beschlossenen neuen Finanzierungsgrundsätzen des Landkreises zu 100% vom Landkreis finanziert. Leistungen, die darüber hinaus gehen und von den betroffenen Gemeinden zubestellbar sind sowie seitens des Landkreises als verkehrlich sinnvoll erachtet werden, sind im Falle einer Durchführung einer europaweiten Ausschreibung je zur Hälfte vom Landkreis und der/den jeweiligen Kommune(n) zu finanzieren.

Für den Fall gewünschter Zubestellungen wurden die Kommunen gebeten, ihre Mitfinanzierung bis zur Einleitung des Vergabeverfahrens im Sommer 2024 zu klären und mitzuteilen. Andernfalls erfolgt die Vergabe ohne diese Mehrleistungen.

► Mit der sehr wahrscheinlichen Vergabe in Form von ÖDLA wird der Landkreis zukünftig auch das Erlösrisiko tragen. Um die Erlösseite zu stärken, ist ein möglichst hohes und dichtes Leistungsangebot im Busverkehr erforderlich. Dieses ist auch die Grundlage für die Zuweisung der § 15 ÖPNVG-Mittel (ehem. § 45a-Mittel). Bei einem künftig reduzierten Angebot wäre in der Perspektive entsprechend von Minderzuweisungen aus diesen Finanztöpfen auszugehen.

4. *Qualitative Standards*

Die Verbundlandkreise haben sich auf einheitliche und verbindliche „Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise“ verständigt. Diese umfassen sowohl qualitative, technische als auch soziale Anforderungen, die als Bestandteil der VAB gegebenenfalls bei einer nachfolgenden Ausschreibung von den Verkehrsunternehmen verpflichtend einzuhalten sind. Diese wurden vom UVA am 29.03.2022 beschlossen (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 2022/040). Die Vorgabe von umweltfreundlichen Fahrzeugen ist in der VAB rechtlich nicht möglich. Dies erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Ausschreibung. Eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehre sind von der Regelung grundsätzlich ausgenommen.

5. *Gesamtabwägung und weiteres Vorgehen*

Nach Beschlussfassung wird die VAB für die Linienbündel 05 und 06 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Innerhalb von 3 Monaten nach der Veröffentlichung der

Vorabbekanntmachung haben Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, eigenwirtschaftliche Anträge zu stellen. Liegen nach Ablauf dieser Frist keine oder keine genehmigungsfähigen Anträge vor, muss die Verkehrsleistung im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens (Ausschreibung) vergeben werden. Die Verwaltung rechnet aufgrund der aktuellen Kosten- und Einnahmesituation im Busverkehr jedoch mit keinen eigenwirtschaftlichen Anträgen und geht von einer Vergabe im wettbewerblichen Verfahren aus. Somit besteht die Möglichkeit, in den kommenden Monaten noch Anpassungen der Fahrplan- und Linienkonzeption abzustimmen und bis zur Erstellung der Ausschreibung in die Vergabeunterlagen einfließen zu lassen.

► Der Haushalt des Landkreises steuert in den Jahren 2025ff. zunächst auf eine deutlich angespannte Finanzlage zu. Maßgeblich dafür sind die hohen erforderlichen Leistungen in den Bereichen Klinik, Mobilität und Soziales. Die Spielräume für weitere Freiwilligkeitsleistungen sind aktuell nicht mehr gegeben.

Im Bereich der Mobilität konnten mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2015 in den zurückliegenden Jahren aber bereits wesentliche Meilensteine bei der Förderung des ÖPNV erreicht werden:

- ☒ Fahrplankonzept „Bus19plus“ mit bestellten Mehrleistungen im Umfang von rd. 4,1 Mio. Euro (zuzüglich Rufbusleistungen)
- ☒ Vollbeitritt zum VVS mit Mehrkosten > 5 Mio. Euro/Jahr
- ☒ Erschließungskonzept Oberes Filstal zum neuen Albbahnhof Merklingen mit Mehrkosten von rd. 0,4 Mio. Euro
- ☒ On-demand-Verkehr Geislingen/Oberes Filstal mit Klinik-Shuttle mit Mehrkosten von rd. 0,45 Mio. Euro

Hinzu kamen und kommen auch weiterhin erhebliche und dauerhaft wirksame Mehrkosten durch erweiterte Indexanpassungen bei den November-Verträgen im Zuge des VVS-Beitritts (> 2 Mio. Euro/Jahr) und die einmalige Diesel-Hilfe in 2022 (rd. 1,35 Mio. Euro). Diese setzen sich in den Folgejahren bis zum Auslaufen der bestehenden Konzessionen mit jährlichen Indexanpassungen fort. Risiken bestehen außerdem bei den Einnahmezusweisungen im Zuge des D-Tickets, der Mittel nach §15 ÖPNVG und der Verkehrsumlage des Verbands Region Stuttgart. Diese wurden im Rahmen der Kreistags-Klausur am 15.09.2023 dargestellt.

► Vor diesem Hintergrund muss in der Gesamtverantwortung gegenüber den Kreisentwicklungszielen, die ebenso „geordnete Finanzen“ beinhalten, von der vollumfassenden Umsetzung der Zielstellung des NVP 2023 in der Beschlussfassung vom Mai des Jahres zum jetzigen Zeitpunkt abgeraten werden. Es wird empfohlen, stattdessen „auf Sicht“ zu fahren:

- ☒ Die Verwaltung geht davon aus, dass sich die weitere Entwicklung der Steuerkraft im Landkreis und externe Entwicklungen, wie sie durch das Landesmobilitätsgesetz (s.o.) erwartet werden, bis zum Sommer 2024 konkretisieren.

- ☒ Sollte es keine eigenwirtschaftlichen Anträge auf die Linienbündel 05 und 06 geben, wovon ausgegangen wird, können noch im Rahmen der Ausschreibung der Bündel im Herbst 2024 weitergehende Festlegungen in Bezug auf den geforderten Leistungsumfang getroffen werden. Eine Erhöhung der Leistung wird unkritisch gesehen. Aber auch bei einer weiteren Reduzierung des Umfangs ist von nur geringen vergaberechtlichen Risiken auszugehen.
 - ☒ In der Konsequenz schlägt die Verwaltung in Abwägung der fachlichen Interessen der Förderung umweltgerechter Mobilität unter gleichrangiger Berücksichtigung der Gesamtverantwortung für geordnete Kreisfinanzen in der Beschlussfassung unter I. vor, zunächst das „verkehrliche Mindestniveau“ (VVS-Standard) als Grundlage für die Vorabbekanntmachung vorzusehen. Dieses umfasst bezogen auf alle 10 Linienbündel Mehrleistungen von rd. 0,7 Mio. Betriebskilometer. Bei einem unterstellten Vergabepreis von 4,- Euro/km würden diese jährliche Mehrkosten von rd. 2,8 Mio. für die zusätzlichen Leistungen verursachen und ab 2026ff. schrittweise wirksam werden. Zur Kostenentwicklung für die Bestandsverkehre auf dem aktuellen Niveau kann dagegen keine zuverlässige Aussage getroffen werden.
 - ☒ Die beteiligten Kommunen sind über das gegenüber den Linienbündel-Gesprächen vor der Sommerpause im Umfang wiederum (negativ) veränderte Leistungsvolumen und die daraus abzuleitenden Konsequenzen für das künftige Fahrplanangebot nochmals zu informieren.
- Zu beachten ist: Die jetzt durch den Kreistag zu verabschiedende Vorabbekanntmachung stellt rechtlich gesehen lediglich eine Vorstufe der Vergabe dar, die im weiteren Verlauf (Ausschreibung) nochmals im Volumen korrigiert werden kann. Selbst nach erfolgter Bezuschlagung der Leistungen an den Ausschreibungsgewinner sind darüber hinaus Zu- und Abbestellungen in einem begrenzten Umfang weiterhin möglich.

III. Handlungsalternative

1. Vollumfängliche Vorabbekanntmachung mit „ausreichende Verkehrsbedienung“ (+ 1,5 Mio. Betriebskilometer/Jahr) unter Beibehaltung der im Mai beschlossenen Zielstellung des NVP 2023. Im Vergleich zu den Ausführungen unter II.5 wäre damit ein weiterer Mehrbedarf von rd. 0,8 Mio. Betriebskilometer (= 3,2 Mio. Euro/Jahr) verbunden. Auch in diesem Fall sind Preiseffekte bei der Vergabe der Bestandsleistungen im „Status quo“ nicht berücksichtigt.
2. Lediglich der „Status quo“ (ohne Mehrkilometer und dadurch begründete Mehrkosten) wird aufrechterhalten. Dies würde der weiteren verkehrlichen Integration in den Gesamtverkehrsraum Stuttgart („verkehrlicher Mindestniveau“ VVS-Standard mit + 0,7 Mio. Betriebskilometer) und damit der Zielstellung des NVP 2023 zuwiderlaufen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

1. Auch durch externe Einflüsse, die durch den Landkreis Göppingen nicht zu verantworten sind, kamen in den Jahren 2020-2023 erhebliche Mehrkosten im Bereich der Mobilität zu. In den Jahren 2024ff. bestehen weiterhin Risiken durch nicht abschließend geklärte Finanzwirkungen durch Bund und Land (Risiken D-Ticket, Finanzausweisungen §15 ÖPNVG, Verkehrsumlage Verband Region Stuttgart u.a.).
2. Im Zuge der Vergabeverfahren für insgesamt 10 neue Linienbündel, die ab den Haushaltsjahren 2026ff. wirksam werden, wird das komplette Finanzierungsregiment des Busverkehrs im Landkreis Göppingen umgestellt und die laufende Übergangsphase des Vollbeitritts mit noch laufenden Alt-Konzessionen bis 2027 abgeschlossen. Je geringer das ausgeschriebene Leistungsvolumen je Linienbündel, desto unwahrscheinlicher werden mögliche Synergieeffekte bei der Umlaufplanung erzielt.
3. Durch die nicht beeinflussbaren äußeren Entwicklungen (Covid-Pandemie, Ukraine-Krise, Inflation, CVD/SaubFahrzeugBeschG) sind die zu erwartenden Kostenstrukturen für den Bereich der Bestandsleistungen („Status quo“) und weiterer zu bestellender Mehrleistungen im Zuge der Umsetzung des NVP 2023 aktuell nur sehr schwer kalkulierbar. Die in der BU genannten Zahlen können daher nur einen Orientierungsrahmen abstecken. In der Summe ist aber trotz denkbarer Ausschreibungsgewinne durch das Vergabeverfahren von Mehrkosten auszugehen.
4. Mit der Vorabbekanntmachung in der vorgeschlagenen Beschlussfassung sind Mehrleistungen von rd. 0,7 Mio. Betriebskilometer im Rahmen des „verkehrlichen Mindestniveau“ VVS-Standard verbunden. Die genannte Mehrleistung bezieht sich auf alle 10 Linienbündel und fällt in den jetzt bekanntzumachenden Linienbündeln 05 und 06 anteilig an. Ob diese in Folge effizienterer Umlaufplanungen bei den Verkehrsunternehmen in Teilen finanziell kompensiert werden können, muss offenbleiben. Die Experten gehen aufgrund der unter 3.) genannten äußeren Faktoren davon aber eher nicht aus.
5. Eine konkrete Zahl, mit welchen Mehrkosten für den Landkreis durch die Verteuerung der Bestandsverkehre und die anteiligen Mehrleistungen im Leistungsniveau „verkehrliches Mindestniveau“ im VVS-Standard für die Linienbündel 05 und 06 zu rechnen ist, kann nicht genannt werden. Diese wird sich an den Marktpreisen bei der Ausschreibung im Herbst 2024 orientieren.
6. Stellungnahme der Kämmerei:
Das Finanzdezernat begrüßt grundsätzlich die Bekanntmachung des ausgewählten "verkehrlichen Mindestniveaus". Bei der Entscheidung des Landkreises Göppingen zur Umsetzung eines neuen Nahverkehrsplans auf Basis eines "verkehrlichen Mindestniveaus" werden nach Ausführungen des Fachamts grundsätzlich Mehrmittel in Höhe von 0,7 Mio. Betriebskilometer oder ca. 2,8 Mio. Euro/p.a. nachhaltig gebunden. Es handelt sich hierbei um eine Freiwilligkeitsleistung. Eine Ausweitung von Freiwilligkeitsleistungen steht im Widerspruch zu den Grundaussagen des Finanzkonzeptes 2030. Dies bedingt, dass weitere Mittel für mindestens der Laufzeit des NVP gebunden werden, die im Rahmen der strategischen Ausrichtung der Kreisfinanzen nicht mehr für Gegen-

steuerungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Um das Angebot zu sichern, müssen die erforderlichen Haushaltsmittel in den nächsten Jahren zuverlässig zur Verfügung und in den Kreishaushalt eingestellt werden.

Die erforderlichen Haushaltsmittel müssten grundsätzlich über das vorhandene Budget für den Bereich „ÖPNV/Mobilität“ gedeckt oder (re-) und finanziert werden. Somit ist methodisch eine Priorisierung der Ressourcen innerhalb des Schlüsselthemas "Umweltgerechte Mobilität" vorzunehmen sowie bei gleichen Prioritäten ein weiterer Abwägungsschritt (Priorität innerhalb der Priorität), auch im Hinblick aufs die Wirkung der eingesetzten Mittel vorzunehmen. Diese methodische Aufarbeitung einer solchen Priorisierung hat zudem noch im weiteren Verfahren auch im Hinblick auf die Schlüsselthemen erfolgen. Es wird hierzu auch auf die Erkenntnisse und Beratungen der Kreistagsklausur vom 15.09.2023 verwiesen.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Wirtschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft des sozialen Zusammenlebens	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat