

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26.11.2024	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	10.12.2024	öffentlich	Beschlussfassung

Leistungsniveau Busvergaben - Qualitätsvergaben Busverkehr

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Kreistag, wie folgt zu beschließen:

1. Das Leistungsniveau der ab Frühjahr 2025 anstehenden Ausschreibungen der 10 Linienbündel im Busverkehr des Landkreises Göppingen verbleibt bis auf Weiteres aufgrund der Haushaltskonsolidierung beim Niveau des „Status quo“.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die seit Frühjahr 2024 auf den Weg gebrachten Vorabbekanntmachungen hinsichtlich des Leistungsumfangs (bisher: „Verkehrliches Mindestniveau“) so zu ändern, dass die Ausschreibungen ab Februar 2025 auf dem Leistungsniveau des Status quo erfolgen können. Dazu sind die einzelnen Linienbündel entsprechend auf das nominale Niveau des „Status quo“ (ohne A-Linien) sachgerecht innerhalb des jeweiligen Bündels anzupassen.
3. Die weiteren zur Vorabbekanntmachung anstehenden Linienbündel werden auf dem Leistungsstandard „Status quo“ veröffentlicht.
4. Aufgrund der unklaren Entwicklung der Antriebstechniken (Batterieelektrik versus Brennstoffzelle/H₂) für emissionsfreie Fahrzeuge wird zunächst von einer technologischen Festlegung abgesehen. Die Ausschreibung der Verkehre erfolgt bis auf Weiteres technologieoffen anhand der gesetzlichen Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes („CVD“). Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob einzelne Bündel zu einem späteren Zeitpunkt in die Überlegungen zum Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft im Landkreis Göppingen einbezogen werden können.
5. Dem neuen Modell der Preiswertung unter II.3.a) entsprechend Variante 2 und den neuen Qualitätskriterien unter II.3.b) wird zugestimmt.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Leistungsniveau für die Ausschreibung der Linienbündel (2025-27)

1.1 Grundlagen des ÖPNV-Angebots im Landkreis

Der Landkreis ist gemäß §6 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg (ÖPNVG) Aufgabenträger für den Busverkehr. Er nimmt diese als „Freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“ wahr.

In das ÖPNV-Angebot ist die Pflichtaufgabe der Sicherstellung der Schülerverkehre verwoben. In einem modernen, attraktiv vertakteten Linienverkehr lassen sich die verkehrlichen Aufgaben nicht mehr trennen, da sich die Schulangebote, Schulzeiten und die Nachfrage seitens der Bevölkerung wesentlich verändert hat. Faktisch ist aus der Aufgabenträgerschaft nach ÖPNVG daher in Summe eine Pflichtaufgabe erwachsen, bei deren Ausgestaltung aber weiterhin Spielräume bestehen.

Die Gesetzeslage sieht bei der Erbringung der Verkehre weiterhin einen Vorrang eigenwirtschaftlicher Betreiber vor. Durch die Komplexität der Verkehrsbeziehungen und die Ausdehnung der Angebote in den zurückliegenden Jahrzehnten ist diese de facto aber nicht mehr gegeben. Die Verwaltung geht davon aus, dass die zehn Linienbündel (entsprechend Beschluss Nahverkehrsplan 2023) gemeinwirtschaftlich im Rahmen von Ausschreibungen vergeben werden.

► Mit der Umsetzung des innovativen Fahrplankonzepts „Bus19plus“ zum 01.01.2019 und vertraglich fixierten Zubestellungen im Umfang von rd. 1,7 Mio. Betriebskilometern wurde die Eigenwirtschaftlichkeit der Unternehmen im Landkreis Göppingen 2019 faktisch beendet.

► Im Zuge der Vollintegration in den VVS (2021) wurden die betriebsführenden Unternehmen in das Finanzierungsregime der Region Stuttgart/VVS überführt. Im Rahmen der „November-Verträge“ (2020) erfolgte eine vertragliche Absicherung für die Übergangsphase bis zu den Neuvergaben 2025-27.

Die weiteren Ziele zur künftigen Ausgestaltung des Busverkehrs im Landkreis wurden im Nahverkehrsplan (NVP) 2023 fixiert. Die Zusammenhänge wurden in der Klausur des Kreistags am 18.10.2024 nochmals ausführlich erläutert und werden wie folgt kurz zusammengefasst:

- Einheitliche Linienplanung nach den Qualitätskriterien im Verbundraum (siehe dazu auch Ziff. II.2)
- Enge Abstimmung mit den Städten und Gemeinden

Im Kern wurden drei Optionen zur künftigen Ausgestaltung des Leistungsangebots aufgezeigt:

- Status quo“: Das Angebot verbleibt auf einem Leistungsniveau von rd. 7,6 Mio. Jahreskilometer
- „Verkehrliches Mindestniveau“, auch als VVS-Standard bezeichnet, mit gesicherten MeX-Abbringern im 30'-Takt auf den zentralen Linien im Landkreis: + 0,8 Mio. Jahreskilometer

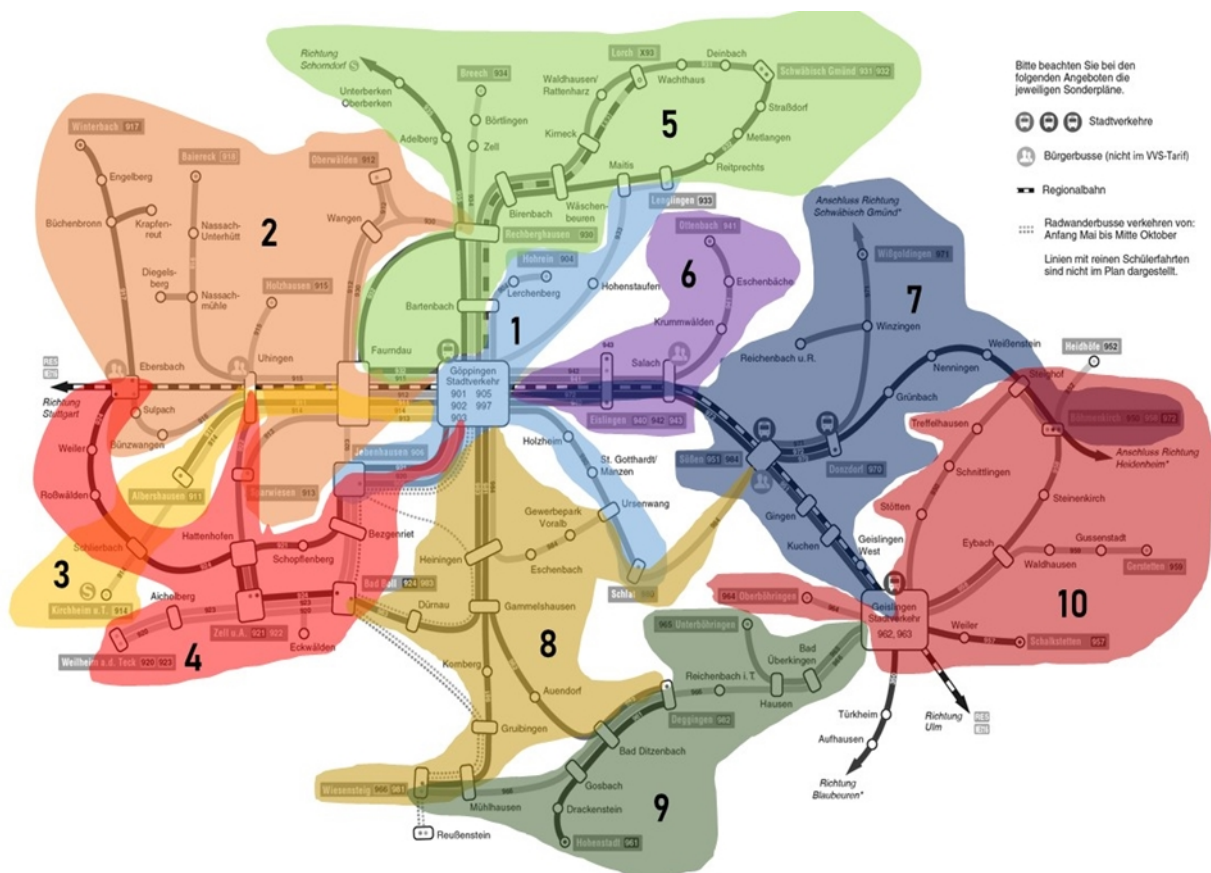
- „Ausreichende Verkehrsbedienug“ als höchste, faktisch „sehr gute“ Entwicklungsstufe. Kombination aus „Status quo“ und „Verkehrliches Mindestniveau“, da das heutige Angebot des „Status quo“ in Teilbereichen oberhalb des „Verkehrlichen Mindestniveaus (VVS) liegt. Daraus ergibt sich eine Mehrleistung von + 1,5 Jahreskilometer (gegenüber „Status quo“)

Bei der Verabschiedung des NVP 2023 hatte sich der Kreistag darauf verständigt, die „ausreichende Verkehrsbedienug“ als zukunftsweisendes ÖPNV-Modell umzusetzen und für die zu erwartenden Ausschreibungen auf den Weg zu bringen:

- Abgestimmter 30'-Takt auf den Hauptlinien auf den MEX16
- Weiterer Ausbau des Leistungsangebots
- Dadurch in weiten Teilen Umsetzung der VVS-Standards

Diese Maßnahmen sollten bewirken, den ÖPNV als Ganzes, insbesondere im Zusammenspiel der Verkehrsträger Bus und Bahn zu stärken und damit die Kreisentwicklungsziele „Umweltgerechte Mobilität“ und „Klimaschutz“ einen wesentlichen Schritt voranzubringen. Denn noch immer trägt der Verkehrssektor in Baden-Württemberg, wie auch im Landkreis Göppingen, zu über einem Drittel zur negativen CO₂-Bilanz bei. Für eine Klimaneutralität bis 2040 besteht deshalb akuter Handlungsbedarf.

Abb. Linienbündel gem. NVP 2023



1.2 Veränderte finanzielle Rahmenbedingungen

Im Nachgang der Beschlussfassung des NVP 2023 haben sich die finanziellen Rahmenbedingungen über den Sommer 2023 bundes- und landesweit, aber auch im Landkreis Göppingen entscheidend verändert.

Mit Beschluss des Kreistags vom 13.10.2023 (vgl. BU 2023/187) wurde die Vorabbekanntmachung (VAB) der ersten Linienbündel im Busverkehr mit den darin enthaltenen Verbesserungen im Leistungsumfang entsprechend auf nur noch „Verkehrliches Mindestniveau“ (VVS-Standard) reduziert.

Im Zuge der Haushaltskonsolidierung wurden verwaltungsseitig weitere Optionen geprüft, um die finanziellen Risiken im Bereich des ÖPNV zu begrenzen. Zu diesen gehören:

- Rund 78% der Leistung wurden bisher eigenwirtschaftlich erbracht, 22% über „Bus19plus“ zubestellt. Die Zubestellungen waren durch einen zugesicherten Preis der Unternehmen (mit Indexanpassung) fixiert.
- Spekulativ wäre, von welchem „Marktwert“ für den zuletzt eigenwirtschaftlich erbrachten Anteil auszugehen ist.
- Zu sehen ist, dass weitere einseitige Reduzierungen des Leistungsniveaus im Vergleich zu den anderen Verbundlandkreisen Minderzuweisungen aus der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart (VVS-Einnahmenpool) zur Folge hätten und in der Konsequenz einen Spirale nach Unten auslösen würden. Die Zuweisungen erfolgen auf Basis eines Schlüssels aus der Nutzerzahl (P) und Personen in Bezug auf die angebotene Leistung (P/km). Ein reduziertes Angebot würde die Nachfrage erwartungsgemäß beeinträchtigen.
- Ausschreibungsgewinne sind möglich, es ist zugleich aber nicht auszuschließen, dass durch die anbietenden Unternehmen auch höhere Preise durchgesetzt werden.

Die Risiken lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Unklarer „Marktwert“ der bisherigen Leistungen (Ausschreibungsgewinne versus Mehrkosten)
- Allgemeine Kostensteigerungen durch Personal und betrieblichen Aufwand
- Mehrkosten durch die Vorgaben der Clean-Vehicles-Directive (CVD) und des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes (SaubFahrzeugBeschG) abhängig vom Zugang zu Fördermitteln

Vor diesem Hintergrund zieht die Verwaltung nachstehendes Fazit und leitet daraus konkrete Handlungsempfehlungen ab:

- Die genannten Faktoren führen zu nicht hinreichend kalkulierbaren finanziellen Risiken mit Blick auf die Ausschreibungsergebnisse
- Das „verkehrliche Mindestniveau“ (VVS-Standard), das sechs von zehn VAB bisher zugrunde liegt, führt zu nicht kalkulierbaren Mehrkosten für rd. + 0,8 Mio. Betriebskilometer/Jahr

- Gleichzeitig muss in jedem Fall vermieden werden, dass der Landkreis Göppingen künftig Minderzuweisungen aus der AV des VRS und nach §15 ÖPNVG erhält (► daher keine Abbestellungen)
- Ein „Fahren auf Sicht“ ist angesichts der Haushaltslage und der benannten Risiken angezeigt.

Aus den Haushaltsberatungen 2025 und den seitens der Fraktionen eingebrachten Anträgen zum weiteren Vorgehen bei den bevorstehenden Ausschreibungen im Linienverkehr wurde diese Grundeinschätzung aufgegriffen. Die Fraktion der CDU (Antrag Nr. 9), vergleichbar der Antrag der FDP (Nr.54) fordern, dass auf Grundlage der Fahrgastzahlen Leistungen angepasst und diese ggf. zu einem späteren Zeitpunkt optional vergeben werden. Die Ausweisung dieser Option ist nicht über ein gesondertes Los erforderlich, sondern wird direkter Vertragsbestandteil in Form von möglichen Zubestellungen.

Die Verwaltung empfiehlt daher folgendes Vorgehen zur Beschlussfassung und erläutert dieses wie folgt:

- Sinnvolle Mehrleistungen zur Stärkung des ÖPNV sollten daher erst dann umgesetzt werden, wenn Klarheit über die neuen Preisstrukturen nach der Ausschreibung besteht und ausreichende finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen.
- Die Ausschreibungen erfolgen nur noch auf dem Niveau des heutigen Leistungsvolumens („Status quo“).
- Um dieses Ziel vergaberechtskonform umzusetzen, bedarf es vor dem eigentlichen Vergabeverfahren einer Änderungs-Vorabbekanntmachung für die bereits veröffentlichten Linienbündel. Durch die Änderungen werden die bisherigen VAB entsprechend auf das nominale Leistungsniveau des Status quo angepasst. Das hat nicht den Charakter einer wesentlichen Änderung. Die Beschlussfassung enthält deshalb den Auftrag an die Verwaltung, entsprechende Änderungs-Vorabbekanntmachungen zeitnah auf den Weg zu bringen.
- Als Grundlage für den Status Quo werden im weiteren die Gesamtkilometer des Fahrplanjahres 2024 (ohne A-Linien im Schülerverkehr) verwendet.
- Das „verkehrliche Mindestniveau“ (Status der VAB) wird ggf. erst zu einem späteren Zeitpunkt nach Maßgabe der Finanzierbarkeit über vertragliche Zubestellungen erreicht.
- Die Verwaltung wird beauftragt, bei zukünftigen Vergabeverfahren das Leistungsniveau innerhalb der Bündel im Grundsatz auf das nominale Niveau des „Status quo“ anzupassen, sodass dabei nachfragestarke Verbindungen/Linien tendenziell gestärkt werden. Im Rahmen von Leistungserweiterungen und –reduzierungen während der Vertragslaufzeit (Änderungsmanagement) können Elemente des „verkehrlichen Mindestniveaus“ in Teilen umgesetzt und schwach ausgelastete Bereiche ggf. weiter angepasst werden.
 - Die Verwaltung benötigt entsprechend größtmöglichen Spielraum bei der Ausgestaltung der einzelnen Bündel im Vergabeverfahren. Diese findet mit ständiger Unterstützung des VVS und der gemeinsamen Rechtsberatung der VBLK

statt.

- Die bis Frühjahr 2025 zu erarbeitenden Vergabeunterlagen (Ausschreibung der Leistungen) sehen während der Gültigkeit geschlossener Öffentlicher Dienstleistungsverträge (ÖDLA) grundsätzlich Möglichkeiten der Zu- und Abbestellung in einem zuvor festgelegten Rahmen vor. Dieser wird Bestandteil des ÖDLA mit dem bezuschlagten Unternehmen. Dies gilt auch für den Ersatz regulärer Leistungen durch flexible Bedienformen, die abhängig von der tatsächlichen Nutzung der Angebote zum Einsatz gebracht werden können. Dadurch kann dem Anliegen der Anträge der Fraktionen im Rahmen der Haushaltsberatungen 2025 entsprochen werden. Aktualisierte, in der Systematik der offiziellen Zählungen belastbare Fahrgastzahlen, wie sie der VVS ermittelt (zuletzt präsentiert im UVA am 02. Juli 2024), werden bis zum Frühjahr 2025 nicht zur Verfügung stehen. Die Verwaltung wird jedoch Linienäste mit erkennbar nur geringer Nachfrage überprüfen und ggf. im Leistungsniveau anpassen. Nachfragestarke Linienabschnitte sollten dagegen weiter ausgebaut werden.
- Entsprechend schlägt die Verwaltung vor, alle weiteren zur Vorabbekanntmachung anstehenden Linienbündel auf dem Leistungsniveau des „Status quo“ zu veröffentlichen.

Aus den Haushaltsberatungen 2024 lag noch ein weiterer Antrag zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV vor. Die SPD hatte beantragt (Nr. 37) einen „Modellversuch E-Bus Deggingen-Schlaf“. Die Verbindung war 2023 nicht Teil des neuen Nahverkehrsplans geworden und genießt daher keine Priorität. Aufgrund der sich abzeichnenden Entwicklungen bei der Finanzierung des Busangebots, wurde der Antrag seitens der Verwaltung nicht vertiefend betrachtet. Da es sich um eine weitere Freiwilligkeitsleistung handeln würde und entsprechende E-Fahrzeuge nur mit erheblichem Aufwand beschafft werden könnten, wurde der Gedanke nicht weiterverfolgt. Die alternativ denkbare Eingliederung in den VVS-Rider kann erst dann in Erwägung gezogen werden kann, wenn das System als Ganzes stabil läuft und die Mittel für die Bestellung weiterer Fahrzeuge im Rahmen des On-demand-Angebots planbar zur Verfügung stehen.

2. Vorgaben zum Umgang mit dem SaubereFahrzeugBeschG innerhalb der Linienbündel

Wie bereits in vergangenen Befassungen des Ausschusses für Umwelt und Verkehr mitgeteilt, gilt es im Rahmen der anstehenden Ausschreibungsverfahren grundsätzlich die Vorgaben der Clean-Vehicles-Directive (CVD) - in nationales Recht übertragen im Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) - umzusetzen. Dies bedeutet, dass der Landkreis Göppingen innerhalb zweier Referenzzeiträume jeweils den anteiligen Einsatz emissionsfreier und ggf. auch sauberer Fahrzeuge nachweisen muss. Vorstellbare Antriebsarten sind:

- für saubere Fahrzeuge z.B. Biokraftstoff, Erdgas und Hybridantriebe
- für emissionsfreie Fahrzeuge batterieelektrische Busse (geladen z.B. über Ladesäule) oder Brennstoffzellen-Busse (getankt mit Wasserstoff)

Die Mindestquoten zum Einsatz der Fahrzeuge, nachzuweisen durch den Landkreis

Göppingen als Aufgabenträger, sind:

- seit 2021 bis Ende 2025 (betrifft vier Linienbündel): 45 % der Busse müssen saubere Fahrzeuge sein, mindestens die Hälfte davon (22,5 %) müssen den Standard emissionsfreier Fahrzeuge erfüllen.
- von 2026 bis Ende 2030 (betrifft sechs Linienbündel): 65 % der Busse müssen „saubere“ Fahrzeuge sein, mindestens die Hälfte davon (32,5 %) den Standard „emissionsfreier“ Fahrzeuge erfüllen.

Basierend auf den bereits mehrfach angesprochenen Untersuchungen zum möglichen Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge (Batterie oder Brennstoffzelle), den bereits gesammelten Erfahrungen anderer Aufgabenträger, sowie den neuerlichen Ausführungen/Beratungen in der Klausur des Kreistags vom 18. Oktober 2024 sowie der Kreistagssitzung vom 22. Oktober 2024 werden von der Verwaltung folgende Feststellungen gemacht:

- Bei den Fahrzeugen und Treibstoffen, die unter die Bezeichnung „saubere Fahrzeuge“ fallen, handelt es sich nach Einschätzung der Verwaltung weitestgehend um am Markt etablierte Technologien, deren Einsatz bei den Busunternehmen mit einem vertretbaren Aufwand bewerkstelligt werden kann.
- Fahrzeugtypen, die nach dem Gesetz die Vorgaben als emissionsfreie Fahrzeuge erfüllen, sind für die Busunternehmen bei der Einführung mit nicht zu unterschätzendem Aufwand und Mehrkosten verbunden (Stromanschluss bzw. Zulieferung Wasserstoff).
- Bisherige Untersuchungen im Auftrag des Landkreises sowie Rücksprachen mit anderen Aufgabenträger zeigen: grundsätzlich sind sowohl der Einsatz von Batteriebussen als auch von Brennstoffzellenbussen zur Erfüllung der Quote emissionsfreier Busse im Landkreis geeignet.
- Vor dem Hintergrund der infrastrukturellen und organisatorischen Hürden ist ein Einsatz von Brennstoffzellenbussen vor 2027 nicht vorstellbar und scheidet dafür vorläufig aus. Infrage kommen hierfür mutmaßlich nur die vier Linienbündel, die im Juni bzw. Dezember 2027 zur Betriebsaufnahme vorgesehen sind.

Für eine möglichst niedrige Einstiegshürde beim Einsatz emissionsfreier und sauberer Fahrzeuge ist zu sorgen. Die finanzielle Leistungskraft des Landkreises als Aufgabenträger sollte nicht ungezwungen weiter belastet werden. Gleichzeitig soll eine gleichmäßige Verteilung der Fahrzeuge mit „neuen“ Antriebstechnologien im Landkreis sichergestellt werden, um nicht einseitig einzelne Räume zu bevorzugen. Die Verwaltung schlägt daher vor:

- Die Quoten aus den gesetzlichen Vorgaben finden in allen Linienbündeln gleichermaßen Anwendung und werden auf die jeweils notwendige Anzahl der Fahrzeuge je Bündel umgerechnet.
- Es erfolgen zunächst keine Festlegungen über die zum Einsatz vorgesehenen Antriebstechnologien, abgesehen von den gesetzlichen Vorgaben (sauber/emissionsfrei). Im Ergebnis wird davon ausgegangen, dass die Mehrheit der Busunternehmen in diesem Fall batterieelektrische Busse zum

Einsatz bringt.

- Die Verwaltung prüft weiterhin, ob für die in 2027 zur Vergabe vorgesehenen Linienbündel eine Festlegung auf die Brennstoffzellentechnologie in Frage kommt. Dies gilt insbesondere in Verbindung mit den Bemühungen um die Etablierung einer Wasserstoff-Wirtschaft im Landkreis Göppingen. Die Entscheidung darüber ist bis spätestens Ende 2025 zu treffen.

3. Überarbeitete Qualitätsstandards der Verbundlandkreise im VVS

3.1 *Aktueller Sachstand*

Mit Beschluss des UVA vom 29.03.2022 hat der Landkreis Göppingen erstmals Vergabestandards als Grundlage für anstehende Vergabeverfahren im Busverkehr beschlossen. Diese wurden in enger Zusammenarbeit mit allen Verbundlandkreisen des VVS erarbeitet und in den zuständigen Gremien verabschiedet. Auf BU 2022/040 wird verwiesen.

3.2 *Zusammenfassung der rechtlichen Rahmenbedingungen*

Der Landkreis Göppingen ist Aufgabenträger für den Busverkehr und damit verantwortlich für die Vergabe von Busverkehrsleistungen. Dabei hat er die Vorgaben des europäischen und deutschen Rechts (EU-VO 1370/2007, novelliertes Personenbeförderungsgesetz (PBefG)) anzuwenden. Hiernach sind Verkehrsleistungen im Busverkehr in wettbewerblichen Verfahren zu vergeben. Dabei kommt eine Vielzahl gesetzlicher Bestimmungen zur Anwendung.

Abb. Relevante Normen im Verfahren

Thematik	Relevante Normen
Genehmigungserfordernis	§ 2 Abs. 1 Nr. 3 PBefG
Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge	§ 8a PBefG
Wettbewerbliches Vergabeverfahren	§ 8b PBefG
Dreimonatige Frist für eigenwirtschaftliche Anträge nach Vorabkennzeichnung	§ 12 Abs. 6 S. 1 PBefG
Antragsfrist für die Liniengenehmigung sechs Monate vor Beginn der beabsichtigten Geltungsdauer	§ 12 Abs. 7 PBefG
Wettbewerbliches Vergabeverfahren	Art. 5 Abs. 3 VO 1370
12-monatige EU-Bekanntmachungsfrist	Art. 7 Abs. 2 VO 1370

Quelle: <https://www.roedl.de/de-de/de/medien/publikationen/newsletter/verkehr-im-wandel/publishingimages/maerz/roedl-partner-verkehr-wandel-thematik.jpg>

Ausgangspunkt für die anstehenden Vergabeverfahren für den Umsetzungszeitraum 2025 bis 2027 sind der Nahverkehrsplan (NVP) aus dem Jahr 2023, sowie die bereits seit Frühjahr 2024 veröffentlichten Vorabkennzeichnungen (VAB) im EU-Amtsblatt über die Absicht der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDLA). Als erster Schritt eines jeden Vergabeverfahrens ist die VAB frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn EU-weit zu veröffentlichen.

Entsprechend dem NVP 2023 werden die Leistungen im Landkreis Göppingen in insgesamt zehn Linienbündeln vergeben. Es besteht die Möglichkeit, einzelne Lose zu bilden, wovon der Landkreis Göppingen bisher allerdings Abstand nimmt.

Bleibt ein eigenwirtschaftlicher Antrag durch ein Busunternehmen aus (dies ist nach den ersten VAB bisher der Fall), wird die Verwaltung das wettbewerbliche Verfahren nach einer verpflichtenden Wartefrist von 12 Monaten (bezogen auf die Veröffentlichung der VAB) eröffnen.

Dieses startet mit Veröffentlichung der Vergabeunterlagen, die im Vergleich zur VAB umfangreicher und präziser ausgestaltet sind und das zu beauftragende Leistungsniveau abschließend festlegen (siehe Ziff. II.1).

In diesem Fall sind der Landkreis und – in Fällen einer Finanzierungsbeteiligung – die Kommunen verpflichtet, mindestens den in der VAB beschriebenen Umfang des Verkehrs zu finanzieren. Die finanziellen Auswirkungen werden indes erst mit dem Zuschlag an das aus Vergabeverfahren resultierenden Verkehrsunternehmen bekannt.

Der VAB liegen folgende Unterlagen zugrunde:

- Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise im VVS (künftig Qualitätsstandards, s.u.)
- Ergänzendes Dokument zur VAB (Hinweise für eigenwirtschaftliche Verkehre, Musterfahrpläne und weiteres)

Der späteren Vergabe liegen folgende Unterlagen zugrunde (nicht Gegenstand dieser Beratungsunterlage):

- Verkehrsvertrag (öffentlicher Dienstleistungsauftrag „ÖDLA“)
- Leistungsbeschreibung
- (Qualitäts-)Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise im VVS

Die Vergabeentscheidung erfolgt zwingend, wie bei vielen anderen Vergabeverfahren auch, auf Grundlage der zuvor festgelegten Wertungskriterien.

Für die erwartete Vergabe der Verkehre mit ÖDLA verweist die Leistungsbeschreibung als Teil der Vergabeunterlagen auf die (Qualitäts-)Standards des VVS. Die Inhalte der Leistungsbeschreibung sind im Wesentlichen linienbündelspezifisch, daher wird die Leistungsbeschreibung vor der Vergabe des jeweiligen Linienbündels auf dieses angepasst. Linienbündel-spezifische Vorgaben gehen den allgemeinen Standards vor. Die gesetzlichen Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG beziehen sich ebenfalls auf ÖDLA-Verkehre und sind daher im Rahmen der Leistungsbeschreibung linienbündelspezifisch zu konkretisieren.

3.3 Bisherige Beschlusslage

In den Alt-Verbundlandkreisen (ohne Göppingen) wurde in den vergangenen Jahren durch die Vorgabe von verbindlichen, einheitlichen Standards ein attraktives ÖPNV-Angebot entwickelt und umgesetzt, welches auf einem vergleichbaren und hohen Niveau gehalten werden soll. Diese Standards umfassen u.a. qualitative und

technische Anforderungen an die Erbringer der Verkehrsleistungen. Die Standards ergänzen bzw. konkretisieren die im Rahmen des Nahverkehrsplans festzulegenden Qualitätsmerkmale der Busverkehre. Sie sind Bestandteil der VAB und damit auch einer möglichen späteren Vergabe.

Eine hohe Qualität ist neben einem guten Verkehrsangebot ein wichtiger Baustein für die Stärkung des ÖPNV als nachhaltige Alternative zum Individualverkehr. Aus diesem Grund wurde zuletzt festgelegt, dass bei zukünftigen Vergaben nicht nur der Preis Berücksichtigung finden sollte. Die Verbundlandkreise haben mit dem Ziel eines verbundeinheitlichen Vorgehens neben dem Preis zusätzliche, geeignete Wertungskriterien abgestimmt, die sicherstellen sollen, dass zukünftig nicht nur der Wertungspreis bei der Vergabeentscheidung Berücksichtigung findet.

Die zusätzlichen Wertungskriterien wurden so gewählt, dass bei ähnlich hohen Angebotspreisen die Qualität ausschlaggebend sein kann, ohne den Preis als Hauptkriterium zu entwerten. Die Wertungskriterien wurden zwischen den Verbundlandkreisen abgestimmt. Die Kriterien finden seitdem bei allen Vergabeverfahren der Verbundlandkreise Anwendung.

Folgende Wertungskriterien sollen bei der Vergabe von Busverkehren in den Verbundlandkreisen zukünftig angewendet werden:

- 70 % Preis
- 30 % Qualität

Die prozentuale Gewichtung der einzelnen Wertungskriterien entspricht der maximalen Punktzahl, die für die Erfüllung des jeweiligen Kriteriums erreicht werden kann. Die Punktevergabe innerhalb der einzelnen Wertungskriterien wurde so gewählt, dass eine angemessene Mehrleistung angeboten werden muss, um Punkte zu erhalten. Insgesamt wurden die Gewichtung und die jeweils erforderliche Gegenleistung so gewählt, dass bei ähnlichen Angebotspreisen die Qualität den letzten Ausschlag geben kann, jedoch insgesamt der Preis weiterhin das wichtigste Zuschlagskriterium darstellt.

Die gemeinsam formulierten Kriterien unterstreichen die Bedeutung des ÖPNV als umweltgerechte Mobilitätsform auf dem Weg zu einer Mobilitätswende vor Ort. Sie dienen dem Klimaziel, das Fahrgastaufkommen im ÖPNV bis 2030 zu verdoppeln und dadurch einen markanten Beitrag zu einem veränderten Modal Split zu leisten.

Kritik an aktuellen Vergabeverfahren im VVS-Raum

Im Nachgang zur Veröffentlichung wurde wiederholt sowohl seitens der Unternehmen, wie auch aus den Reihen der Fraktionen in anderen Landkreisen Kritik am Bewertungsmodus laut. Insbesondere der regional verankerte Mittelstand sah keine ausreichenden Chancen, bei Vergaben künftig zum Zug zu kommen. Dies galt insbesondere mit Blick auf die Randbedingungen für den Personaleinsatz und die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge.

Hauptkritikpunkte in der Vergangenheit waren:

- Die angebotene Mehrleistung wird als quantitatives und nicht als qualitatives Kriterium verstanden. Mehrleistungen werden vor allem zu den Zeiten und in den Bereichen angeboten, in denen sie günstig zu erbringen sind.
- Die Mindesteigenerbringungsquote wurde von jedem Verkehrsunternehmen in jeder Vergabe erfüllt und ist damit kein geeignetes Abgrenzungskriterium.
- Bessere Umwelteigenschaften führten bislang nur zum Angebot sauberer Fahrzeuge, emissionsfreie Fahrzeuge sind im Verhältnis zur aktuellen Gewichtung zu teuer. Dies liegt vor allem darin begründet, dass die von allen Seiten durch die hochlaufende Produktion erwarteten Preisrückgänge bei den emissionsfreien Fahrzeugen bisher nicht eingetreten sind.

In der Praxis hat sich bei den bisherigen Angebotsbewertungen oft gezeigt, dass trotz angepasster Vergabekriterien in der ganz überwiegenden Zahl der Fälle das billigste Angebot akzeptiert werden muss und nicht das qualitativ hochwertigere Angebot. Leider geht das günstigste Angebot oftmals deutlich zu Lasten der Qualität. Der geringe Wirkungsmechanismus rechtfertigt den zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Durchführung und Auswertung der Vergaben bisher nicht zufriedenstellend.

Zudem zeigt sich immer mehr, dass kleine und mittelständische Unternehmen, die lokal verankert sind, oft eine gute Qualität bieten, aber in einem Preiskampf mit bundesweit oder international agierenden Großkonzernen und deren Wettbewerbstöchtern nicht mehr mithalten können. Dieser Trend wird sich angesichts der erheblichen Kostensteigerungen im ÖPNV-Bereich eher noch verstärken.

► Fazit: Durch die aktuellen Qualitätskriterien können nur minimale Abweichungen im Angebotspreis aufgeholt werden. Durch den Umstand, dass die Bieter relativ einfach Qualitätspunkte erhalten können (bspw. 10 Punkte aus der Mindesteigenerbringungsquote oder 7,5 Punkte für den Einsatz „sauberer Fahrzeuge“), ist der Angebotspreis noch ausschlaggebender, als dies auf den ersten Blick erscheint.

Obwohl aktuell theoretisch ein Angebot mit 12,5 Prozent höheren Kosten den Zuschlag erhalten könnte, hat sich in der Evaluation der Verbundlandkreise herausgestellt, dass tatsächlich maximal eine Preisabweichung von 5-7 Prozent über die Qualitätspunkte (30% Wertungsanteil) ausgeglichen werden kann.

3.4 Überarbeitung der Vergabe-Standards hin zu „Qualitätsvergaben“

Um die Wirkung im Sinne von „Qualitätsvergaben“ zu steigern und um letztlich das gesetzte Ziel eines qualitativ hochwertigeren Verkehrsangebots zu erreichen, hat die Verwaltung in Zusammenarbeit mit den anderen Verbundlandkreisen einen neuen Rahmen für die Vergaben erarbeitet. Ziel war es, das von den Gremien festgelegte Verhältnis, dass die Qualität zu 30 Prozent den Ausschlag gibt, in den Wertungskriterien künftig besser abzubilden.

Das Vorgehen steht im Einklang mit Zielen des Landes, die Vergabeverfahren im ÖPNV zu optimieren. Neue Qualitätsvergaben sind u.a. Ausfluss einer gemeinsamen Exkursion des Verkehrsministeriums, des WBO (Busunternehmerverband) und der Aufgabenträger nach Vorarlberg. Elemente der dortigen, vorbildlichen

Vergabep Praxis wurden im Weiteren aufgegriffen.

Die Verbundlandkreise haben die neuen Qualitätskriterien zusammen mit der gemeinsamen Rechtsberatung der VVS-Landkreise erarbeitet. Einem Aufruf des Verkehrsministeriums folgend, wurde durch den Landkreis Göppingen ein Beratungsgutschein als Zuschuss für die begleitende Rechtsberatung beantragt.

Um die Wirkung der Qualitätselemente künftig zu steigern und um letztlich das gesetzte Ziel eines qualitativ hochwertigeren Verkehrsangebots zu erreichen, hat die Verwaltung in Zusammenarbeit mit den anderen Verbundlandkreisen einen neuen Rahmen für die Vergaben erarbeitet. Ziel war es, das von den Gremien festgelegte Verhältnis, dass die Qualität zu 30 Prozent den Ausschlag gibt, in den Wertungskriterien besser abzubilden.

3.4.a) Angebotspreis

Dazu soll die Bewertung des Angebotspreises angepasst werden, um die Wirkung eines extrem billigen Bestangebots (Dumping) zu entschärfen. Dies kann über eine Anpassung der Interpolation erreicht werden. Denkbar sind hier 2 Varianten:

- Variante 1: Aktuelles Modell mit höherer Bandbreite (Bestpreis +72 Prozent)

Das aktuelle Modell wird beibehalten, die Bandbreite der Interpolation wird aber von 30 Prozent auf 72 Prozent erweitert. Der Bestpreis erhält weiterhin 70 Punkte. Ein Angebot, das 72 oder mehr Prozent über dem Bestangebot liegt, erhält 0 Punkte. Dazwischen wird linear interpoliert. Die 72 Prozent ergeben sich daraus, dass ein Angebot mit den maximalen 30 Qualitätspunkten dann 30 Prozent teurer sein kann als ein Angebot mit 0 Qualitätspunkten. Damit entspricht die Wertigkeit der Qualitätspunkte dem beabsichtigten Rahmen.

- Variante 2: Interpolation nach dem Durchschnitt

Bei anderen Aufgabenträgern oder auch bei der Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) kommt bereits heute ein Durchschnittspreis-Modell zur Anwendung. Dabei wird der Durchschnitt aller Angebote ermittelt. Dieser Durchschnitt erhält die halbe Punktzahl (35 Punkte), 0 Punkte erhält ein fiktives Angebot mit dem 1,3-fachen des Durchschnitts (oder höher). Die volle Punktzahl (70 Punkte) erhält ein fiktives Angebot mit dem 0,7-fachen Preis des Durchschnitts (oder niedriger). Die Punkteermittlung für die dazwischenliegenden Preise erfolgt über eine lineare Interpolation. Auch bei dieser Variante kann ein Angebot mit den maximalen 30 Qualitätspunkten knapp 30 Prozent teurer sein als ein Angebot mit 0 Qualitätspunkten.

► Mit beiden Varianten ist es möglich, der angebotenen Qualität ein größeres Gewicht im Vergleich zum heutigen Verfahren einzuräumen. Die Verwaltungen der Verbundlandkreise im VVS sprechen sich gemeinschaftlich für die Variante 2 aus, die bereits bei anderen Aufgabenträgern erfolgreich zur Anwendung kommt. Dumpingangebote erhalten dadurch eine deutlich geringere Chance.

3.4.b) Neue Qualitätskriterien

Neben der Anpassung der Preiswertung sollen die bisherigen Qualitätswertungskriterien durch einzureichende Konzepte (Fahrzeug-, Personal- und Qualitätskonzept) ersetzt werden. Ein Konzept zeichnet sich dadurch aus, dass – im Unterschied zu den bisher verwendeten Kriterien – die Qualität nicht nur anhand von Zahlen (z.B. Preis, angebotene Fahrleistungen, Fahrzeuganzahl) bewertet wird. In einem Konzept bekommt der Anbieter seine Chance, schriftlich darzulegen, mit welchen Maßnahmen er die vom Aufgabenträger festgelegten Qualitätsziele erfüllen bzw. wie er eine noch bessere Qualität erzielen will. Jedes dieser Konzepte erhält bis zu 10 Punkte. Insgesamt können weiterhin 30 Prozent der Gesamtwertung über die Qualität erreicht werden, wobei jedes Konzept 10 Prozent der Gesamtwertung ausmacht. Die eingereichten Konzepte werden Vertragsbestandteil.

Die Konzepte im Einzelnen:

- „Fahrzeugkonzept“ – (10 Wertungspunkte)

Die Bieter können bei den Fahrzeugen eine höhere Qualität anbieten, als sie nach dem Grundangebot erforderlich wäre (Fahrzeugkonzept). Ziel des Fahrzeugkonzeptes ist es, für den Fahrgast besonders attraktive Fahrzeuge bereitzustellen und eine gute Verfügbarkeit zur Sicherstellung der Verlässlichkeit des ÖPNV zu gewährleisten. Dabei können im Konzept beispielsweise besondere Fahrzeugumwelteigenschaften, Ausstattung der Fahrzeuge, Reinigung der Fahrzeuge, Anzahl an Reservefahrzeugen oder die Art der Abstellflächen zugesagt werden.

- „Personalkonzept“ – (10 Wertungspunkte)

Die Bieter können ein Personalkonzept einreichen, aus dem hervorgeht, wie der Bieter die in den Vergabeunterlagen geforderte Betriebsqualität mit einer ausreichenden Personaldecke sicherstellen will. Ziel des Personalkonzepts ist es, durch unterschiedliche Maßnahmen qualifiziertes und einsatzbereites Personal in erforderlichem Umfang sicherzustellen; damit soll die Zuverlässigkeit der Verkehrserbringung gewährleistet werden. Das Personalkonzept soll insbesondere Aussagen zu einer ausreichenden Personaldecke, Fort- und Weiterbildung vor Betriebsstart und während der Vertragslaufzeit, Maßnahmen zur Mitarbeiterzufriedenheit (u.a. Sozialeinrichtungen), Entlohnung und beabsichtigten Maßnahmen zur Personalgewinnung enthalten.

- „Qualitätskonzept“ – (10 Wertungspunkte)

Die Bieter können ein Qualitätskonzept einreichen, in dem sie darstellen, wie sie die in den Vergabeunterlagen geforderte Betriebsqualität erreichen wollen. Es sind Angaben dazu zu machen, inwiefern die geforderten Qualitätsmaßstäbe bereits erfüllt werden und auf welchem Weg die übrigen erfüllt werden sollen. Ziel des Qualitätskonzepts ist es, eine möglichst hohe Qualität schon bei der Betriebsaufnahme und im Verlauf der gesamten Verkehrserbringung zu gewährleisten. Dazu gehört auch die Qualitätssicherung bei Fahrpersonal und bei Service und Kommunikation. Teil einer besonderen Qualität sind auch besondere Anstrengungen in Bezug auf Nachhaltigkeit oder Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsbedienung. So soll insgesamt ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV für die Fahrgäste geschaffen werden.

Die von den Bietern angebotenen Konzepte werden jeweils mit einer vergleichenden Bewertung beurteilt. Dabei werden alle ausschreibungs- und vergaberechtskonformen Angebote miteinander verglichen.

► Im Ergebnis erhält das Angebot mit den besten Konzeptinhalten die vollen Punkte. Die restlichen Angebote erhalten jeweils Punkteabzüge. Im Rahmen der Bestbieterermittlung werden die Mitglieder der Bewertungskommission bewerten, ob durch das angebotene Konzept das festgelegte Ziel - bestens (10 Punkte) - gut (6 Punkte) - befriedigend (3 Punkte) oder - ausreichend (1 Punkt) erreicht wird. Enthält ein Konzept keine oder keine inhaltlich plausible Darstellung oder fehlt das Konzept gänzlich, werden dafür 0 Punkte vergeben.

3.4 c) Vorteile der neuen Wertungskriterien

Zentrale Kriterien für die Nutzung des ÖPNV sind die Verlässlichkeit und die Verfügbarkeit des angebotenen Verkehrs, aber auch die Qualität des Angebots. Die von unseren Kunden wahrgenommene Qualität setzt sich aus vielen Bestandteilen zusammen. Dazu zählt die Hardware in Form der Fahrzeuge, aber auch das Personal oder die Information und Kommunikation spielen eine große Rolle. Unsere Kunden müssen sich bei der Nutzung unserer Verkehrsmittel wohlfühlen und sie im Interesse der Verkehrswende als echte Alternative zum Individualverkehr wahrnehmen.

Primäres Ziel der neuen Wertungskriterien ist es daher, die Qualität im ÖPNV des Landkreises zu erhöhen. Mit der Änderung der Wertungskriterien werden erkannte Mängel in den Vergabeunterlagen beseitigt. Auch wenn der Preis mit 70 Prozent das zentrale Wertungskriterium für die Vergabeentscheidung bleibt, wird mit der angepassten Interpolation des Preises die notwendige Berücksichtigung der Qualität erreicht, was bislang nicht ausreichend gelungen ist.

Durch die eingereichten Qualitäts-Konzepte gibt das Unternehmen konkrete Zusagen ab, welche auch überwacht und eingefordert werden können. Der Wechsel hin zu Qualitätskonzepten bringt die Anbieter dazu, sich detaillierter und frühzeitiger mit der Leistungserbringung auseinandersetzen. Kleine und mittelständische Unternehmen aus der Region können ihre Expertisen bei der Ausgestaltung des Verkehrs in größerem Maße wie bisher wertungsrelevant einbringen. Insofern dient eine stärkere Berücksichtigung der Qualität auch dem Schutz dieser in der Regel mittelständischen Unternehmen.

Durch die Anpassung ist es nach Einschätzung der Aufgabenträger möglich, eine höhere Qualität im laufenden Betrieb zu erreichen. Auch erhält der Aufgabenträger über die Konzepte bereits im Vorfeld einer Vergabe Einblicke, welche Maßnahmen das Unternehmen zur Sicherstellung der Qualität treffen möchte und kann diese entsprechend würdigen. „Schlechte“ Konzepte können erkannt und bewertet werden. Die Inhalte der angebotenen Konzepte werden dauerhaft Teil der vertraglich geschuldeten Leistung, die Nicht- oder Schlechterbringung wird durch den Auftraggeber gemessen und kontrolliert sowie entsprechend den vertraglichen und gesetzlichen Vorgaben sanktioniert.

Erfüllt ein Unternehmen ein vorgelegtes Konzept über einen längeren Zeitraum nicht, soll als weitere Sanktion neben den rein monetären Strafen (die sich nach der

Rechtsprechung auf maximal fünf Prozent des Auftragswertes belaufen dürfen) zusätzlich auch eine Kündigung des Vertrags und ein Ausschluss für mehrere Jahre von jeglichen Ausschreibungen im gesamten Verbundgebiet des VVS umgesetzt werden.

► In den o.g. Aspekten sieht die Kreisverwaltung einen erheblichen Mehrwert der neuen Qualitätskriterien im Vergleich zu den bisherigen Standards.

III. Handlungsalternative

Zu II.1

„Verkehrliches Mindestniveau“ der Vorabbekanntmachungen beibehalten.

Zu II.2

Alternative Verteilung von gesetzlich vorgegebenen Fahrzeugtypen im Raum; Festlegungen auf eine bestimmte Antriebstechnologie.

Zu II.3

Keine Änderung der bisherigen Vergabekriterien.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

II.1 Leistungsniveau

Das den Vorabbekanntmachungen seit Frühjahr 2025 zu Grunde liegende „Verkehrliche Mindestniveau“ sieht Leistungssteigerungen im Umfang von 0,8 Mio. Betriebskilometer bezogen auf alle 10 Linienbündel vor.

Da nicht abgeschätzt werden kann, ob im Rahmen der anstehenden Vergaben im wettbewerblichen Verfahren auch Ausschreibungsgewinne erzielt werden können und welche Kostensteigerungen allgemein auf das Verkehrsangebot durchschlagen, wäre grundsätzlich von Mehrkosten ab dem HH-Jahr 2026 ff. auszugehen.

Angesichts der aktuellen Haushaltslage empfiehlt die Verwaltung – abweichend zu den bereits erfolgten Vorabbekanntmachungen – daher, zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine weiteren Kostenrisiken einzugehen und die Ausschreibungen (ab Frühjahr 2025) lediglich auf dem nominalen Leistungsniveau des „Status quo“ vorzunehmen. Im Weiteren besteht in begrenztem Umfang weiterhin die Möglichkeit von Zu- und Abbestellungen.

Stellungnahme des Finanzdezernats:

Der Landkreis befindet sich seit der Planerstellung 2023 in der Umsetzung einer strukturierten und wirkungsorientierten Haushaltskonsolidierung. Es wird auf die Erkenntnisse aus den Klausuren des Kreistags vom 15.09.2023 und 18.10.2024 sowie der Beratungen im Verwaltungsausschuss am 22.03.2024, 03.05.2024 und 27.09.2024 verwiesen. Zum Haushaltsverfahren 2025 musste der Prozess der

Haushaltkonsolidierung intensiviert werden. Einschneidende Konsolidierungsmaßnahmen wurden umgesetzt sowie Risikolagen merklich erhöht. Der Grund hierfür ist die sich dramatisch verschlechternder Finanzlage des Landkreises aufgrund veränderter Rahmenbedingungen. Entscheidungen der politischen Gremien des Landkreises und seiner Beteiligungen müssen sich am Haushaltsplan mit Finanzplanung, am Finanzkonzept 2030 sowie an den Vorgaben der Rechtsaufsicht und damit am finanziell machbaren orientieren. Andernfalls droht die Umsetzung weiterer sehr intensiver und einschneidender Konsolidierungsmaßnahmen, einer tiefgreifenden Aufgabenkritik und Standarddiskussion. Damit eingehend auch die Notwendigkeit einer möglichen steigenden Bedarfsnotwendigkeit einer weiteren Anhebung der Kreisumlage zur Sicherstellung nachhaltiger Landkreisfinanzen. Im vorliegenden Sachverhalt handelt es sich teilweise um eine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises.

II.2 Qualitätskriterien

Auch wenn wir durch die vorgeschlagenen Änderungen der Qualitätsbewertung ein höheres Gewicht einräumen, ist der Preis mit einem Wertungsanteil von 70 Prozent schlussendlich immer noch die ausschlaggebende Größe. Qualitativ bessere Angebote zu einem angemessenen Preis können jedoch eher zum Zuge kommen wie bisher.

Die Verwaltung rechnet daher nicht mit signifikanten Mehrkosten. Diese Einschätzung resultiert aus der beispielhaften Anwendung der neuen Kriterien auf die bereits durchgeführten Vergabeverfahren.

Eine seriöse Kalkulation eventuell nicht auszuschließender Mehrkosten ist allerdings nicht möglich. Entscheidend sind die Ergebnisse der anstehenden Ausschreibungen und der eingereichten Qualitätskonzepte.

Die neuen Qualitätskriterien könnten ab der ersten Ausschreibung (Frühjahr 2025) zur Anwendung. Insofern wäre sichergestellt, dass alle Linienbündel mit denselben Standards zur Ausschreibung und Vergabe gelangen.

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

	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	<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"/>
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"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.

Edgar Wolff
Landrat