



**KT-Drucks. Nr. 011/2015**

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

**Der Landrat**

**Amtsleiterin**

Barbara Dortenmann  
Telefon 07031-663 1984  
Telefax 07031-663 1962  
b.dortenmann@lrabb.de

18.11.2015

**Busverkehr im Landkreis Böblingen**  
**- Änderung Linienbündelungskonzept**  
**- Sachstandsbericht Vergaben**  
**- Vergabekonzept Busverkehrsleistungen**  
**- Verbindung Ehningen-Aidlingen**

Anlage 1: Geändertes Linienbündelungskonzept

Anlage 2: Eckpunktepapier

**I. Vorlage an den**

Umwelt- und Verkehrsausschuss  
zur Vorberatung

30.11.2015

**öffentlich**

Kreistag  
zur Beschlussfassung

14.12.2015

**öffentlich**

**II. Beschlussantrag**

1. Der Kreistag stimmt der Änderung des Linienbündelungskonzepts (Anlage 1) im Nahverkehrsplan zu.
2. Der Kreistag nimmt vom Sachstand der Vergaben Kenntnis und stimmt dem dargestellten Vergabekonzept (Anlage 2) zu.
3. Der Kreistag stimmt der 50%igen Mitfinanzierung eines Vorlaufbetriebs

einer neuen Buslinie Ehningen – Aidlingen (L 764) ab Fahrplanwechsel im Dezember 2016 zu.

### III. Begründung

#### Einführung

---

Im Landkreis Böblingen verkehren nahezu 100 Buslinien. Mit dem **Nahverkehrsplan** (NVP) beschließt der Kreistag den Rahmen für die Entwicklung des Busverkehrs.

Der erste NVP stammt aus dem Jahr 2000. Die erste Fortschreibung erfolgte 2009. Geplante Maßnahmen wurden in den Folgejahren sukzessive im Detail angeschaut und ggf. umgesetzt. Über diese Fortschritte wurde gegen Ende eines jeden Jahres das Gremium mit einem „Umsetzungsbericht“ unterrichtet.

Die letzte Fortschreibung fand im März 2015 statt – dies ist der aktuell gültige NVP. Einen „NVP-Umsetzungsbericht“ wie in den vergangenen Jahren gibt es nicht mehr, da alle geplanten Änderungen (wie z.B. die Verbindung Ehningen – Aidlingen) nun i.d.R. im Rahmen der Vergaben geprüft und realisiert werden. Darum erfolgt an dieser Stelle jeweils der Bericht der Verwaltung über den **Verfahrensstand der Vergaben**.

Im Rahmen der Feinplanung der Vergaben haben sich aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht notwendige Veränderungen des **Linienbündelungskonzeptes** ergeben. Nach Abstimmung mit dem VVS empfiehlt die Verwaltung dem Gremium diese zum Beschluss.

Der Zeitrahmen der ersten Vergaberunde erstreckt sich bis 2019. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 müssen alle Busverkehre im Landkreis EU-konform vergeben worden sein. Die Vergabe erfolgt pro **Linienbündel**. Soweit verkehrswirtschaftlich sinnvoll, kann ein Bündel in Lose unterteilt werden. Die sieben Bündel mit dem frühesten **Harmonisierungszeitpunkt** (HZP) sind als erstes zu vergeben.

Der erste Schritt in jedem Vergabeverfahren ist die **Vorabbekanntmachung** (VAB). Konkretisiert werden die Vorgaben an die Verkehre in den **Vergabeunterlagen**. In diesem Jahr werden die ersten VABs veröffentlicht. Im Weiteren erstellt die Verwaltung die Vergabeunterlagen. Parallel bereitet die Verwaltung die nächsten VABs für die Linienbündel zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 vor.

Zusammen mit dem NVP hat der Kreistag im März 2015 auch die Regeln zur **kreisinternen Finanzierungsabgrenzung** (kreFi) beschlossen. Diese unterscheidet grundsätzlich zwischen Stadtverkehren und überörtlichen Verkehren. Wesentliche Teile des Busverkehrs sollen von den Verbundlandkreisen weiterhin solidarisch finanziert werden.

Gemäß KT-Beschluss wird die kreFi mit erfolgter EU-konformer Vergabe umgesetzt, beginnend mit den Stadtverkehren Herrenberg und Leonberg. Mit beiden Kommunen haben bereits Gespräche stattgefunden. Die Komplexität erfordert unter Einbindung aller Beteiligten einen umfassenden Abstimmungsprozess, der fortgesetzt wird.

Die Vergaben im Busverkehr erfolgen in Umsetzung des vom Kreistag beschlossenen Nahverkehrsplans sowie den dazu ergangenen bzw. in dieser Drucksache empfohlenen Entscheidungen (Ausgestaltung des ÖPNV-Pakts, Standards im Busverkehr, Vergabekonzept).

Für die geplante Verbindung Ehningen – Aidlingen schlägt die Verwaltung auf Grund der besonderen Stausituation auf der K 1066 die Mitfinanzierung an einem Vorlaufbetrieb vor.

Weiterführende Informationen finden sich in KT-Drucks. Nr. 001/2015 und 002/2015.

## **1. Änderung des Linienbündelungskonzeptes**

---

### **a) Verschiebung der Linie 735 von Bündel 8 als Linie 764 in das Bündel 5**

Im Bündel 8 „Schönbuch“ ist eine neue Linie 735 enthalten. Im Zuge der Detailprüfung hat sich herausgestellt, dass eine Zuordnung als künftige Linie 764 (Ehningen – Aidlingen) zum Bündel 5 eine wirtschaftlichere Erbringung der Verkehrsleistung erwarten lässt.

### **b) Verschiebung von Teilleistungen der Linie 754 von Bündel 8 in das Bündel 9**

Der Schülerverkehr auf der Linie 754 im Bündel 8 steht in engerer verkehrlicher Verflechtung zu den Linien 826 und 828 im Bündel 9 und wird diesem zugeordnet. Ziel ist eine wirtschaftlichere Erbringung der Verkehrsleistung.

### **c) Verschiebung des Harmonisierungszeitpunktes (HZP) von Bündels 5 um 1 Jahr auf Fahrplanwechsel im Dezember 2018**

Bündel 5 umfasst die Buslinien 763 und 766 sowie (s.o.) künftig 764. Der HZP ist datiert auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017. Die ersten beiden Linien übernehmen wichtige Erschließungsfunktionen für Schafhausen, Darmsheim und Dagersheim. Für die Kommunen Aidlingen und Grafenau stellen sie die einzigen Buslinien dar.

Diese Linien stehen in planerischer Abhängigkeit zu den Linien, die im Raum Calw verkehren oder von dort in den Landkreis Böblingen fahren. Daher gibt es eine planerische Abhängigkeit zum Buskonzept der Hermann-Hesse-Bahn.

Im Zuge der Reaktivierung der württembergischen Schwarzwaldbahn auf der Strecke zwischen Weil der Stadt und Calw muss das Busnetz entsprechend angepasst werden. Die Inbetriebnahme der Schwarzwaldbahn ist für Dezember 2018 geplant. Aufgrund der verkehrlichen Wechselbeziehungen würde sich nach einem Jahr Laufzeit der Verkehr im Linienbündel 5 stark verändern.

Um planerische Freiheiten offen zu halten, schlägt die Verwaltung eine Verschiebung des HZPs von Bündel 5 um ein Jahr auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 vor. Die Ver-

schiebung des HZPs soll dafür genutzt werden, die Veränderungen des Verkehrsraums zusammen mit dem VVS, dem Landkreis Calw und den beteiligten Kommunen im Detail zu planen. Ziel ist, zum 15.09.2016 eine Vorabbekanntmachung zum Linienbündel 5 zu veröffentlichen.

Die betroffenen Kommunen und das Verkehrsunternehmen wurden schriftlich angehört. Über das Ergebnis wird die Verwaltung in der Sitzung informieren.

Die Verwaltung schlägt die Änderung des Linienbündelungskonzeptes entsprechend Anlage 1 vor. Es ersetzt die bisherige Abbildung unter Ziffer 4.3.5 im NVP.

## 2. Vergaben von Busverkehrsleistungen

### a) Sachstandsbericht

Die Busverkehrslinien im Landkreis Böblingen sind in insgesamt 13 Bündeln zusammengefasst. Bei insgesamt 7 Linienbündeln datiert der HZP und damit der Vergabezeitpunkt auf Juni 2017 (Bündel 13) bzw. Dezember 2017. Bei diesen Linienbündeln veröffentlicht der Landkreis im EU-Amtsblatt dieses Jahr die Vorabbekanntmachungen (VAB).

Bündel	Vergabeart	Vertragsdauer	Besonderheit
4	Direktvergabe, Nettovertrag	8 Jahre	
5	HZP-Verschiebung		
6 Los 1	Direktvergabe, Nettovertrag	7 Jahre	
6 Los 2	Direktvergabe, Nettovertrag	7 Jahre	
8	VOL/A, Bruttovertrag	6 Jahre	
9	VOL/A, Bruttovertrag	6 Jahre	
10 Los 1	VOL/A, Bruttovertrag	7 Jahre	
10 Los 2	Direktvergabe, Nettovertrag	7 Jahre	
13	VOL/A, Bruttovertrag	8 Jahre	Vergabeverantwortlichkeit LK Tü; es ist kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingegangen

Bei Bündel 4 und 5 hat sich die Stadt Weil der Stadt für kommunale Zubestellungen entschieden.

Einige wenige Linien sind nicht im Basisangebot enthalten und damit nicht Bestandteil der erforderlichen ausreichenden Verkehrsbedienungs. Dies bedeutet, dass diese Linien künftig entfallen, soweit kein eigenwirtschaftlicher Antrag für diese Verkehre beantragt und genehmigt wird oder sich kein Dritter findet, der diese finanziert (bspw. eine Kommune). Dies wurde im Rahmen der Vorbereitung der VABs mit den betroffenen Kommunen besprochen.

Bei den derzeit relevanten VABs sind davon die Linien 730, 746 und 751 betroffen. Im Ergebnis sehen die Kommunen keine Notwendigkeit, die Finanzierungsverantwortung für diese Linien zu übernehmen. Die Linien werden somit nicht Bestandteil eines ggf. durchzuführenden Vergabeverfahrens. Für den Schülerverkehr auf der Linie 754 übernimmt der Land-

kreis Tübingen die Finanzierungsverantwortung.

Das Verfahren der wettbewerblichen Vergabe muss zur Gewährleistung einer hinreichenden Vorbereitungszeit jeweils ein Jahr nach der VAB durch die EU-weite Veröffentlichung einer Vergabebekanntmachung eingeleitet werden. Die übrigen Linienbündel sind bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 und 2019 zu vergeben.

## b) Vergabekonzept

Nach Jahrzehnten fortbestehender Kooperationsverträge und Verkehrsverbesserungsverträge tritt der ÖPNV im Raum Stuttgart nun in die sogenannte „neue Welt“ ein. Dies bedeutet, dass alle Busverkehrsleistungen erstmals vergeben werden. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus EU-Recht (EU-VO 1370/2007) und dem novellierten PBefG von 2013. Bislang hatten alle Verkehrsunternehmer einen Bruttovertrag. In der neuen Welt ergeben sich unterschiedliche Konstellationen.

Die beabsichtigten, wesentlichen Vergabeverfahren sind nachfolgend skizziert:

- a) Offenes Verfahren, VOL/A, Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDLA), Art. 5 Abs. 1 EU-VO 1370/2007 → Bruttovertrag
- b) Direktvergabe, Öffentlicher Dienstleistungsauftrag und Dienstleistungskonzession, Art. 5 Abs. 4 EU-VO 1370/2007 → Nettovertrag

Die grundsätzlichen Zeitabläufe im Außenverhältnis gestalten sich dabei wie folgt:



Die Kreisverwaltung verfolgt das Ziel, auch in einer zukünftigen Wettbewerbsswelt, soweit rechtlich möglich und wirtschaftlich darstellbar, mit den derzeit tätigen, mittelständig strukturierten Verkehrsunternehmen zusammenzuarbeiten.

Ausgangsbasis aller Vergaben sind der NVP sowie die VAB im EU-Amtsblatt über die Absicht, einen ÖDLA zu vergeben.

Die VABs beschreiben insbesondere die Anforderungen an Art und Umfang des Verkehrs, Vergabeart und Vertragslaufzeit und setzen qualitative und quantitative Maßstäbe. Mit der Veröffentlichung der VAB im EU-Amtsblatt beginnt eine dreimonatige Antragsfrist für eigenwirtschaftliche Verkehre (d.h. Verkehre, die ohne Zuschuss auf eigenes Risiko des Busunternehmers betrieben werden; es gibt keinen Vertrag zwischen Landkreis und Busunternehmer). Geht kein eigenwirtschaftlicher Antrag ein bzw. kommt es nicht zu dessen Genehmigung, wird ein Jahr nach der VAB das Vergabeverfahren eingeleitet.

Die Vergabeunterlagen umfassen Vorgaben zu Qualität und Quantität des Busverkehrs sowie Details zum Umgang zwischen Aufgabenträger, Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen. Diese Inhalte speisen sich maßgeblich aus bereits erfolgten Beschlüssen des Kreistags: Mit den Entscheidungen bezüglich der Fortschreibung des NVP und der kreFi wurden die wichtigsten Weichen gestellt (KT-Drucks. Nr. 001/2015). Die darauf folgenden Beschlüsse zur Ausgestaltung des ÖPNV-Pakts und zu den Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise ergänzen diese (KT-Drucks. Nr. 002/2015).

Nach Abschluss eines Vergabeverfahrens schließt der Landkreis mit dem Verkehrsunternehmer einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) ab. Dieser definiert die Leistungen, die der Verkehrsunternehmer erbringen muss und legt die dafür vom Landkreis zu zahlenden Ausgleichsbeträge fest.

Zur Vorbereitung der Vergaben haben die Verbundlandkreise Esslingen, Ludwigsburg, Rems-Murr-Kreis und Böblingen mit rechtlicher Beratung von BBG und Partner ein Vergabekonzept erarbeitet. Die wesentlichen Inhalte sind in einem Eckpunktepapier dargestellt (Anlage 2). Dieses skizziert und erläutert alle relevanten Aspekte sowohl von Bruttoverträgen (offenes Verfahren) als auch von Nettoverträgen (Direktvergaben).

**Bestandteil der Vergabeunterlagen ist ein Verkehrsvertrag.** Der Verkehrsvertrag (ÖDLA) enthält u.a. folgende Anlagen: Leistungsbeschreibung und Qualitätsstandards.

## **1. Leistungsbeschreibung mit zulässigen Abweichungen und Qualitätssicherungssystem**

### **1.1. Zulässige Abweichungen**

Während der Vertragslaufzeit kann es notwendig werden, die Verkehrsleistung zu ändern, um sie an einen geänderten verkehrlichen Bedarf anzupassen (z. B. Änderung der Schullandschaft). Dies beinhaltet die Möglichkeit, vom Unternehmer Leistungsänderungen zu verlangen. Bis zu einem zu definierenden Umfang kann der Landkreis zusätzliche Verkehre „bestellen“ (Zubestellungen) oder auch eine Reduzierung der Leistungen (Abbestellungen)

verlangen. Zur Anwendung kommt jeweils ein vorab vereinbarter Kostensatz.

### **1.2. Qualitätssicherungssystem (Bonus für besonders gute Leistungen, Sanktionen für Schlecht- oder Minderleistung)**

Darüber hinaus sind Regelungen zur Sicherstellung der vereinbarten Leistungen enthalten. Im Vordergrund steht daher, dem Unternehmer die richtigen Anreize zu setzen, sich am Wohl der Fahrgäste auszurichten und eine hohe Qualität anzubieten. Dies reduziert den Kontrollaufwand auf Seiten der Verbundlandkreise.

Dem Unternehmer soll für besonders gute Leistungen ein Bonus gewährt werden. Dessen Höhe ist von der Zufriedenheit der Fahrgäste und des Landkreises abhängig. Ihm stehen Mehreinnahmen aus Nachfragesteigerungen, Einsparungen beim Kontrollaufwand und eine insgesamt höhere Qualität gegenüber.

Nach derzeitigem Stand ist ein Bonus in Höhe von ca. 1-1,5 % des gesamten Auftragswertes vorgesehen, der sich an Aspekten wie bspw. Pünktlichkeit bemisst. Bei einem Auftragswert von bspw. 500.000 km wäre dieser Betrag auf etwa 25.000,- € zu beziffern.

Es wird davon ausgegangen, dass sich der Bonus indirekt teilweise selbst finanziert. Zum einen durch die allgemeine Wettbewerbsdividende. Diese ergibt sich bspw. durch eigenwirtschaftliche Anträge (kein öffentlicher Zuschuss erforderlich im Vergleich zu derzeitigen KoopV = Bruttoverträgen). Zum anderen, indem durch den Wettbewerbsdruck Einsparungen erzielt werden. Mit einem Bonussystem fließt diese Wettbewerbsdividende sozusagen – zum Teil – in den Verkehr wieder zurück. Man belässt einen Teil der Einsparungen im System.

Darüber hinaus findet eine Refinanzierung statt, wenn sich durch die Qualität des öffentlichen Verkehrs die Fahrgastnachfrage erhöht und ggf. der öffentliche Zuschuss sinkt.

Gleichzeitig sind für Fälle der Schlecht- oder Nichterfüllung je nach Schwere des Verstoßes abgestufte Sanktionen vorgesehen. Diese sollen jedoch nur zur Anwendung kommen, soweit dies notwendig ist, um den Unternehmer zur Erbringung der geforderten Qualität anzuhalten.

## **2. Qualitätsstandards**

Der ÖDLA definiert im Weiteren, welche Qualitätsstandards der Unternehmer zu erfüllen hat. Maßgebend sind hier die Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise die vom Kreistag am 18.05.2015 beschlossen wurden (KT-Drucks. Nr. 002/2015).

Die Verwaltung schlägt vor, die Vergaben auf Basis des dargestellten und unter den Verbundlandkreisen noch endabzustimmenden Vergabekonzepts durchzuführen.

### **c) Vergabeverantwortlichkeit für den Stadtverkehr Böblingen-Sindelfingen**

Zum HZP im Dezember 2019 wird mit dem Stadtverkehr im Doppelzentrum Böblingen-Sindelfingen ein Großteil (ca. 2,1 Mio. FZ–km im Status quo) der Gesamtverkehrsleistung des Landkreises vergeben. Dieser berührt den wirtschaftlich und bevölkerungsmäßig bedeutendsten Raum im Landkreis.

Zwar ist der Landkreis auch für Stadtverkehre Aufgabenträger, jedoch sind beide (Landkreis und Stadt) „zuständige Behörde“ gemäß der EU-VO 1370/2007. Den Städten und Gemeinden steht es frei, bei Bedarf den gesamten Stadtverkehr in eigener Verantwortung zu organisieren.

Aus der kommunalen Selbstverwaltung heraus besteht ein Vorrang der gemeindlichen Zuständigkeit. Die Praxis in Baden-Württemberg ist auch überwiegend darauf ausgerichtet: In der Regel vergeben und finanzieren die Gemeinden den Stadtverkehr vollständig in eigener Verantwortung. Von dieser Möglichkeit machen beispielsweise die Großen Kreisstädte Leonberg und Herrenberg Gebrauch.

Der gemeinsame Stadtverkehr Böblingen-Sindelfingen ist durch spezifische Umstände der örtlichen Gemeinschaft bedingt. Denn bei den Orts- und Stadtverkehren geht es gerade nicht um die Einheitlichkeit der Versorgung sondern um die Errichtung und Unterhaltung eines höheren Erschließungs- und Bedienungsstandards als er in der Fläche vorliegt.

Aus diesem Grund hat die Verwaltung den Städten Böblingen und Sindelfingen zuletzt im August und November vorgeschlagen, diese Verantwortung und Gestaltungsfreiheit wahrzunehmen. Gemäß den Vorgaben der kreFi würde die Refinanzierung des Basisangebots und der Zubestellungen dann über den Kreis erfolgen. Zwingende Voraussetzung für die Refinanzierung eines Konzeptes für den Stadtverkehr ist dessen verkehrliche Sinnhaftigkeit.

Die Verwaltung hat die Städte Sindelfingen und Böblingen gebeten, sich bis spätestens zum 1. Quartal 2016 gegenüber dem Landkreis zu erklären, ob sie die Vergabeverantwortlichkeit übernehmen.

### **3. Verbindung Ehningen – Aidlingen**

---

Die Verkehrsbelastung auf der K 1066 in Zufahrt auf Dagersheim und Darmsheim führt derzeit insbesondere im Berufsverkehr zu erheblichen Stausituationen. Eine Entlastung durch bauliche Maßnahmen ist kurzfristig nicht zu realisieren. Vor diesem Hintergrund wurde auf Antrag der CDU-Fraktion und mit Unterstützung der übrigen Fraktionen durch KT-Beschluss im Rahmen der KT-Drucks. Nr. 001/2015 eine Busverbindung Ehningen – Aidlingen auf Empfehlung des VVS in den NVP aufgenommen.

Diese Verbesserung soll die stauanfällige K 1066 entlasten. In Ehningen könnte ein Anschluss zwischen S-Bahn und Bus in der Relation Aidlingen-Stuttgart und umgekehrt geschaffen werden.

Mittlerweile wurden die erforderlichen Planungsschritte zur Realisierung der Linie vollzogen. Gleichfalls haben die beteiligten Kommunen die erforderlichen Gremienbeschlüsse zur Finanzierung gefasst. Ergebnisse des Abstimmungsprozesses sind:

- Es liegt ein abgestimmter Fahrplan vor.
- Die Kosten belaufen sich laut Kostenangebot vrstl. brutto auf ca. 200.000,- €/a.
- Ab Vergabezeitpunkt soll die Verbindung als Teil der Linie 764 (Bündel 5) verkehren.
- Eine Betriebsaufnahme setzt voraus, dass die K 1001 ertüchtigt und ausgebaut wurde. Ab diesem Zeitpunkt ist die Straße in beide Richtungen durch Busse befahrbar.
- Um einen möglichst frühen Betrieb zu ermöglichen, prüft das Amt für Straßenbau derzeit, ob hinsichtlich des Ausbaus einzelne Maßnahmen förderunschädlich vorgezogen werden können. Diese sollen die Befahrbarkeit durch Busse von Aidlingen Richtung Ehningen ermöglichen, ohne dem späteren Ausbau (vrstl. 2019) zuwider zu laufen.

Eine Buslinie Ehningen – Aidlingen würde die Situation auf der stauanfälligen K 1066 entschärfen sowie Umwelt und Wirtschaft entlasten. Die Verwaltung schlägt daher vor, einen Vorlaufbetrieb der Linie bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 zu 50 % mitzufinanzieren.

#### **IV. Finanzielle Auswirkung auf den Kreishaushalt**

Die Kosten eines Anreizsystems sind schwierig zu prognostizieren. Die Verwaltung geht bei einem evtl. Prozentsatz von 1 – 1,5 % des Auftragswertes von insgesamt ca. 200 – 300.000,- € pro Jahr aus.

Die Mitfinanzierung an der Verbindung Ehningen – Aidlingen beläuft sich für 2016 vrstl. brutto auf 5.000,- € (1/2 Monat) und für die Folgejahre auf brutto ca. 100.000,- € jährlich.



Roland Bernhard