



KT-Drucks. Nr. 126/2016

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernentin

Roseli Eberhard
Telefon 07031-663 1559
Telefax 07031-663 1962
r.eberhard@lrabb.de

23.06.2016

Vergaben von Busverkehrsleistungen

- Planungen Linienbündel 5

- Finanzieller Mehrbedarf des VVS für ergänzende Beauftragung

Anlage: Karte zum Planungsraum

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Beschlussfassung

04.07.2016

öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt die Planungen zur Busanbindung an die Hermann-Hesse-Bahn und zum Linienbündel 5 zur Kenntnis.

2. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Vereinbarung der Verbundlandkreise mit dem VVS zur fachlichen Unterstützung bei den anstehenden Vergaben im Busverkehr anzupassen.

III. Begründung

Einführung

Der Landkreis Böblingen hat – beginnend mit der Zäsur durch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) im März 2015 – mit einer Reihe von Beschlüssen die gestalterischen Rahmenbedingungen für die Vergaben von Busverkehrsleistungen geschaffen (vgl. KT-DS Nr. 001/2015 und 002/2015). Darauf aufbauend hat die Verwaltung im Herbst 2015 mittels der Veröffentlichung von Vorabbekanntmachungen (VAB) die Vergabe derjenigen Linienbündel öffentlich bekannt gegeben, die zum Harmonisierungszeitpunkt im Dezember 2017 neu vergeben werden sollen (vgl. KT-DS Nr. 011/2015).

Derweil diese Verfahren noch laufen, werden parallel die nächsten Verfahren vorbereitet. Diese Vorbereitungen beinhalten als wichtigen Baustein die planerische **Anpassung von Buslinien auf Basis der Vorgaben im NVP**. Dies betrifft u. a. Buslinien im Zulauf zur sog. Hermann-Hesse-Bahn (HHB) (vgl. Ziffer 1.).

Begleitet werden die Vergaben in allen Phasen durch den VVS. Für die dadurch entstehenden **Personalmehrkosten** haben die Verbundlandkreise am 28.10.2015 eine Vereinbarung mit dem VVS geschlossen (vgl. KT-DS Nr. 096/2015). Diese soll nun hinsichtlich zusätzlicher Aufgaben angepasst werden (vgl. Ziffer 2.).

1. Planung der Busanbindung Hermann-Hesse-Bahn und zum Linienbündel 5

a) Ausgangssituation

Bei den Buslinien in Bündel 5 handelt es sich um Buslinien, die aus dem Raum Calw in den Landkreis Böblingen oder koordiniert zu solchen Linien verkehren. Daher gibt es eine planerische Abhängigkeit zum Buskonzept der HHB.

Im Zuge der Reaktivierung der Württembergischen Schwarzwaldbahn auf der Strecke zwischen Weil der Stadt und Calw muss das Busnetz an den neuen Bahnverkehr angepasst werden. Die Inbetriebnahme der HHB ist für Dezember 2018 geplant. Aufgrund der verkehrlichen Wechselbeziehungen hat der Kreistag am 14.12.2015 das Linienbündelungskonzept geändert und den Harmonisierungszeitpunkt (HZIP) von Bündel 5 mit dem geplanten Start der Hermann-Hesse-Bahn synchronisiert (KT-DS Nr. 011/2015). Der beschriebene Planungszeitraum beginnt somit zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018, d.h. am 09.12.2018.

Verknüpfungspunkte zwischen HHB und Bus im Landkreis Böblingen bestehen in Weil der Stadt und in Renningen. Die Buslinien in Renningen werden derzeit im Rahmen der Vergabeverfahren von Bündel 2 und 3 überplant. Eine spezielle Anpassung auf die HHB wird dabei nicht verfolgt – Vorrang hat die Anbindung der S-Bahnlinien S6 und S60. Für die Buslinien im Linienbündel 4 im Verkehrsraum Weil der Stadt haben die Abstimmung mit der landkreisübergreifenden Buslinie 666 (Weil der Stadt – Pforzheim) sowie die Verknüpfung mit der S-Bahn S6 höhere Priorität als eine Ausrichtung auf die HHB. Aus der Betrachtung

ausgeklammert bleibt auch die Linie 670.2, die nördlich der HHB von Calw über Simmozheim nach Weil der Stadt verkehrt. Ihr Bedienungsschwerpunkt liegt im Landkreis Calw; sie ist deshalb nicht Bestandteil des Linienbündelungskonzepts des Landkreises Böblingen.

Von der Busanbindung an die HHB sind im Landkreis Böblingen demnach hauptsächlich die Buslinien betroffen, die Weil der Stadt von Süden her anfahren: die Linie 670.1 (bündelfrei) und die Linie 766 (Bündel 5). Indirekt berührt ist auch die in Bündel 5 enthaltene Linie 763 (Böblingen – Aidlingen – Gechingen – Calw), welche sich im Würmtal Erschließungsfunktionen mit der Linie 766 teilt und darum teilweise betrieblich verknüpft ist. Die ebenfalls in Bündel 5 enthaltene Linie 764 (Ehningen – Aidlingen/Dachtel) hat eine eigenständige Funktion inne (vgl. Anlage 1).

Die wichtigsten planerischen Vorgaben zu den Linien finden sich in den Liniensteckbriefen des NVPs (Linie 670.1: Seite 241; Linie 766: Seite 179; Linie 763: Seite 176). Hier ist insbesondere durch die Spalte der ausreichenden Verkehrsbedienung das Verkehrsniveau dargestellt, welches der Landkreis sichert. Im Folgenden werden die Konkretisierungen dieser Vorgaben beschrieben und erläutert.

b) Sachstand Linie 670.1 (Weil der Stadt – Dätzingen – Ostelsheim – Althengstett – Calw)

Die Verkehrsleistung auf der Linie 670.1 wird derzeit eigenwirtschaftlich erbracht. Die Linie verläuft weitestgehend parallel zur Bahnstrecke und wurde bei deren Stilllegung von der Bahnbusgesellschaft als Ersatzangebot ausgebaut.

Die Hauptfunktion der Linie besteht in der Verbindung von Calw und Weil der Stadt. In den ursprünglichen Planungen zum HHB-Buskonzept war sie mit einem Rumpfangebot und einer umwegigeren Linienführung über Gechingen auch weiterhin vorgesehen, auch im landkreisübergreifenden Verkehr. Der Fortbestand eines abschnittsweise schienenparallelen Busverkehrs wurde bei den vertiefenden Planungen jedoch kritisch hinterfragt, so dass die Landkreise als Aufgabenträger letztlich beschlossen haben, diese früheren Planungen hier nicht umzusetzen. Hinsichtlich der Standardisierten Bewertung der HHB ist dies unproblematisch, da der Verzicht auf eine bahnparallele Busbedienung die Wirtschaftlichkeit der Bahnverbindung tendenziell erhöht.

Von dem beschlossenen Wegfall der Linie 670.1 sind nach der Inbetriebnahme der HHB keine signifikanten, landkreisübergreifenden Fahrgastströme betroffen. Lediglich zwei verkehrliche Funktionen sollten nicht ersatzlos entfallen:

1. der Schülerverkehr von Grafenau nach Althengstett, zum dortigen Schulstandort und
2. die Bedienung der Relation Dätzingen – Weil der Stadt.

Die Organisation des Schülerverkehrs ist grundsätzlich Aufgabe des Schulträgers. Der Landkreis Calw hat zugesichert, dass eine entsprechende Verbindung zur Verfügung stehen wird und bereitet dies derzeit vor.

Für die Funktion innerhalb des Landkreises Böblingen garantiert der Landkreis, dem NVP entsprechend, den Erhalt des Status quo. Die bei der Linie 670.1 entfallenden Verbindun-

gen im Binnenverkehr des Landkreises sollen deshalb in den Fahrplan der Linie 766 eingebracht werden und das dort bestehende Angebot ergänzen. Dies bedeutet, dass die entsprechenden Fahrten für die Anbindung von Dätzingen und Schafhausen an den Verknüpfungspunkt Weil der Stadt erhalten bleiben.

**c) Sachstand Linie 766 (Weil der Stadt – Schafhausen – Grafenau – Böblingen)
Montag – Freitag**

Die Linie 766 verkehrt derzeit an Werktagen in einem durchgehenden Stundentakt von Böblingen bis Weil der Stadt. In den Abendstunden wird der Betrieb zwischen Böblingen und Grafenau künftig länger aufrechterhalten. Gleichzeitig werden von der Linie 670.1 Leistungen übernommen (s.o.). Sowohl am Bahnhof Böblingen als auch in Weil der Stadt sind die prioritären Anschlüsse an die S-Bahnen der Linien 1 und 6 vorgegeben.

Aus Fahrgastsicht und aus Sicht des Aufgabenträgers unbefriedigend ist derzeit die Anschlussgestaltung. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten – wenn die S-Bahnen der Linie S6 von und nach Weil der Stadt halbstündlich verkehren – können die Busse der Linie 766 (sofern sie von Böblingen nach Weil der Stadt durchfahren) nicht sowohl in Böblingen als auch in Weil der Stadt attraktive Umsteigezeiten von und zu den S-Bahnen anbieten. Bei einer Fahrzeit von etwa 30 Minuten ergeben sich in Weil der Stadt lange Wartezeiten auf die S-Bahnen nach Stuttgart, wenn die Anschlüsse in Böblingen von und zur S1 schlank gehalten werden sollen. Während der Hauptverkehrszeit – wenn die S6 viertelstündlich fährt – besteht dieses Problem nicht.

Auch aus wirtschaftlicher Sicht ist der Status quo-Fahrplan wenig befriedigend, da betrieblich auf Grund der ca. 30 minütigen Fahrzeit kein Stundentakt mit einem Fahrzeug zu realisieren ist. Da die S-Bahn-Fahrpläne kaum veränderbar sind, bestehen diese Randbedingungen auch künftig. Im Rahmen der Neuvergabe des Linienbündels 5 soll deshalb die **nachfolgend beschriebene Neukonzeption der Buslinie 766** umgesetzt werden.

Die Linie 766 wird in der Nebenverkehrszeit in zwei Linien geteilt: Die Linie **766.1** verkehrt dann von Böblingen bis Schafhausen, die Linie **766.2** von Weil der Stadt bis Döffingen. Zusammen mit der Eingliederung der Fahrten der entfallenden Linie 670.1 (s.o.) ergeben sich damit folgende Vorteile:

- Die Busse Grafenau/Schafhausen – Weil der Stadt können in Weil der Stadt konsequent auf die S6 abgestimmt werden. Ein Umstieg auf die HHB ist dabei ebenfalls mit überwiegend kurzen Umsteigezeiten möglich.
- Die Busse Schafhausen/Grafenau – Böblingen können in Böblingen konsequent auf die S1 abgestimmt werden.
- Auf der Relation Schafhausen – Weil der Stadt werden die Standards für verlässliche S-Bahn-Zubringer ohne Zubestellungen erfüllt.
- Deutlich bessere Anbindung des Wohngebiets Schafhausen-Weiler.

Mit dem neuen Konzept ist für alle Fahrgäste die durchgängige Verbindung zwischen Böblingen und Weil der Stadt in der Hauptverkehrszeit weiterhin gegeben. Auch außerhalb der Hauptverkehrszeit sind dann Schafhausen, Dätzingen und Döffingen ganztags umsteigefrei mit Weil der Stadt und Böblingen verbunden. Die Verbindung beider Städte mit

Umstieg in Renningen (bahnsteiggleich) tagsüber durchgehend im Halbstunden-Takt durch die S-Bahnen S6 und S60 (Fahrzeit 23 Minuten statt 30-40 Minuten mit dem Bus) bleibt erhalten. Die Fahrgastzahlen belegen, dass dieser Über-Eck-Anschluss bereits jetzt sehr rege genutzt wird.

d) Sachstand Linie 763 (Böblingen – Calw) Montag – Freitag

An Werktagen sind keine maßgeblichen Änderungen geplant.

e) Sachstand Linie 763 und 766 am Wochenende

Im Wochenendverkehr ergänzen sich die Fahrpläne der Linien 763 und 766 im Abschnitt Böblingen – Grafenau, da (wie heute auch) die Linie 763 (Böblingen – Calw) teilweise via Grafenau geführt wird.

Zum Vergabezeitpunkt werden die im NVP vorgesehenen Mehrleistungen auf den Relationen Böblingen – Dachtel und Böblingen – Dätzingen (-Weil der Stadt) umgesetzt. Das heißt, es kommt zu Taktverdichtungen auf den genannten Verbindungen. Dabei wird es am Wochenende mehr Fahrten geben, bei denen Aidlingen, Deufringen und Dachtel ohne den Umweg via Grafenau angefahren werden. Die Fahrgäste kommen damit schneller an ihr Ziel.

Der Landkreis Calw berät im Zuge der Fortschreibung seines NVPs zudem über die Einführung eines generellen Stundentaktes auf der Relation Böblingen – Aidlingen – Calw. Bereits im derzeitigen Fahrplan wird am Wochenende ein Stunden-Takt zwischen Böblingen und Dachtel angeboten. Die bereits vorhandenen Fahrten könnten von Dachtel bis Calw verlängert werden. Die dafür erforderliche Mehrleistung würde fast ausschließlich im Landkreis Calw anfallen und wäre bis auf den kurzen Abschnitt von Dachtel zur Kreisgrenze von diesem zu finanzieren. Die Detailplanung kann im Anschluss an den KT-Beschluss des Landkreises Calw über die Fortschreibung des Calwer Nahverkehrsplans erfolgen, der am 18.07.2016 erwartet wird.

Der VVS und die Kreisverwaltung begrüßen die Überlegungen des Landkreises Calw und empfehlen die (überschaubare) Beteiligung an der Angebotsverbesserung, da die direkte Verbindung der beiden Mittelzentren Böblingen/Sindelfingen und Calw auch für den Freizeitverkehr von Interesse ist. Mit der HHB wird zwar via Renningen eine Umsteigeverbindung mit ähnlichen Fahrzeiten entstehen, diese ist jedoch nur für die Fahrt zwischen den Stadtzentren attraktiv. Für die vorgelagerten Stadtteile (Dagersheim, Stammheim) bzw. Aidlingen selbst bietet nur die Buslinie 763 gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähige Fahrzeiten. Hinzu kommt, dass die Fahrt zwischen Calw und Böblingen/Sindelfingen über Renningen nach gegenwärtiger Tarifgestaltung mit einem höheren Fahrpreis belegt ist als die direkte Busverbindung.

f) Abstimmung und weiteres Vorgehen

Die Planungen des zukünftigen Verkehrs fanden in enger Zusammenarbeit beider Landkreisverwaltungen sowie des VVS statt. Mit den betroffenen Kommunen wurden die Konzepte ebenfalls diskutiert und abgestimmt – die eingegangenen Rückmeldungen seitens der Kommunen waren ausschließlich zustimmend.

Der Landkreis Böblingen wird als Vergabeverantwortlicher in Abstimmung mit dem Landkreis Calw und dem VVS die Vorabbekanntmachung (VAB) fertigstellen und die verkehrlichen Inhalte mit den betroffenen Kommunen rückkoppeln. Die VAB wird in Folge im Herbst 2016 veröffentlicht – damit beginnt die Dreimonatsfrist für eigenwirtschaftliche Anträge und einen eventuellen Genehmigungswettbewerb. Gleichzeitig wird für den Fall, dass kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingeht, das sich anschließende Vergabeverfahren vorbereitet.

Parallel dazu werden die Landkreise eine Vereinbarung über die geplante gemeinsame Vergabe abschließen, die auch Finanzierungsaspekte enthält. Die Verwaltungen haben sich auf den Grundsatz verständigt, dass jeder Landkreis den auf seinem Gebiet anfallenden Verkehr finanziert, soweit kein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt und genehmigt wird.

Für die Finanzierung des Studentaktes auf der Linie 763 am Wochenende bis zur Kreisgrenze wären nach Schätzung des VVS voraussichtlich Mehrkosten von ca. 3.500,- € für zusätzliche ca. 1.100 Fahrplankilometer vom Landkreis Böblingen zu tragen.

2. Finanzieller Mehrbedarf des VVS zur fachlichen Unterstützung der Verbundlandkreise bei Vergabeverfahren

Wie die Verwaltung in der KT-DS Nr. 096/2015 berichtete, benötigen die Verbundlandkreise die fachliche Unterstützung des VVS bei der Bewältigung der anstehenden Vergabeverfahren inklusive der nach erfolgter Vergabe folgenden Aufgaben (z. B. Vorbereitung der Vergabeverfahren, Einhaltung der Qualitätsstandards und Vertragscontrolling). Der VVS ging dabei von einem Mehrbedarf für den Bereich der Vergabeverfahren von zwei Vollzeitstellen aus. Der Kreistag hat am 20.07.2015 beschlossen, die Verwaltung zu ermächtigen, eine entsprechende Vereinbarung für zwei Vollzeitstellen zwischen den Verbundlandkreisen und dem VVS abzuschließen. Diese wurde am 28.10.2015 unterzeichnet.

Die Verbundlandkreisverwaltungen halten eine zentrale Abrechnungsstelle für alle neuen Verkehrsverträge inklusive der kreisinternen Finanzierungsvereinbarungen für zweckmäßig und zwingend notwendig. Die Verbundlandkreise selbst können die künftige Abrechnung nicht leisten. Hierzu bedarf es eines speziellen Knowhows und einer eigenen Software sowie geeigneten Personals. Eine Bündelung der Aufgabe beim VVS lässt zudem Synergieeffekte erwarten. Ziel ist es, zum Fahrplanwechsel am 10.12.2017 eine zentrale Abrechnungsstelle beim VVS einzurichten.

Hierzu wurden Gespräche mit dem VVS geführt und der Aufsichtsrat des VVS informiert. Für den Bereich der Abrechnungsstelle geht der VVS von einem kurzfristigen Mehrbedarf von einer zusätzlichen Vollzeitstelle aus, um die neuen Aufgaben in der notwendigen Tiefe

und in der geforderten Zeit bewältigen und die Anforderungen und Zahlungsfristen bei der Abrechnung erfüllen zu können. Um einen reibungslosen Übergang (z. B. Aufbau einer Abrechnungssoftware, Einarbeitung in die rechtliche Materie) zum Fahrplanwechsel am 10.12.2017 gewährleisten zu können, ist seitens des VVS vorgesehen, die Vollzeitstelle bereits Anfang 2017 zu besetzen. Die Mehrkosten werden vom VVS zunächst selbst finanziert.

Ab dem 01.07.2017 wäre der personelle Mehraufwand von den Verbundlandkreisen gesondert zu finanzieren. Der jährliche Zusatzaufwand hierfür würde wie bisher von den Verbundlandkreisen zu gleichen Teilen getragen. Der VVS beziffert in Analogie zu den bisherigen Vereinbarungsbedingungen die Mehrkosten auf netto ca. 25.000 € jährlich pro Verbundlandkreis. Die Kosten der Entwicklung einer entsprechenden Software werden ausschließlich vom VVS getragen.

Mit dem VRS wird derzeit geklärt, dass dieser interimsmäßig die Abrechnungen für die Verbundlandkreise weiterhin vornehmen wird.

Die abgeschlossene Vereinbarung vom 28.10.2015 ist um diese zusätzlichen Aufgaben zu erweitern und entsprechend anzupassen.

IV. Finanzielle Auswirkung auf den Kreishaushalt

Zu 1.: Der ggf. vom Landkreis Böblingen zu tragende Finanzierungsanteil eines Stundentaktes auf der Linie 763 am Wochenende bis zur Kreisgrenze in Höhe von voraussichtlich ca. 3.500,- € wird auf dem Sachkonto 44530030 „Zuschüsse ÖPNV-Maßnahmen“ in den Teilhaushalt 30 im Jahr 2018 (anteilig für ½ Monat ca. 150,- €) sowie in den Folgejahren eingeplant.

Zu 2.: Der finanzielle Mehrbedarf des VVS für die zentrale Abrechnung der künftigen Verkehrsverträge im Busverkehr wird im Teilhaushaltsplan 30 auf dem bestehenden Sachkonto 44570000 „Erstattungen an private Unternehmen“ im Jahr 2017 in Höhe von **14.875,- €** (brutto), ab dem Haushaltsplan 2018 in Höhe von **29.750,- €** (brutto) eingeplant.



Roland Bernhard