



KT-Drucks. Nr. 001/2015/1

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Amtsleiterin

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

06.03.2015

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 und
Finanzierungsabgrenzung**

- Anlage 01: Nahverkehrsplan (Beschlussentwurf)
- Anlage 02: Synopse Kommunen
- Anlage 03: Synopse Verkehrsunternehmen
- Anlage 04: Synopse Sonstige
- Anlage 05: Änderungen im Vergleich zum Erstdruck des NVP
- Anlage 06: Begriffliche Erläuterungen
- Anlage 07: Verfahrensbeschrieb Basisangebot
- Anlage 08: Beispielhafter Liniensteckbrief
- Anlage 09: Kreisinterne Finanzierung
- Anlage 10: Zukünftige Finanzierung des Gesamtangebots
- Anlage 11: Übersicht VBLK

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Vorberatung

09.03.2015
öffentlich

Kreistag
zur Beschlussfassung

23.03.2015
öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Böblingen (vgl. Anlage 1) wird zugestimmt.
2. Der konzeptionellen und verkehrlichen Definition des Leistungsumfangs eines vom Landkreis kreisweit auf Basis transparenter, vergleichbarer Bedingungen in allen Kommunen garantierten (finanzierten) Basisangebots im Busverkehr wird zugestimmt.
3. Der Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Kommunen wird zugestimmt. Die Mitfinanzierung des Landkreises an den Zubestellungen wird unter den Vorbehalt der Bereitstellung der Mittel im Kreishaushalt gestellt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, dieses Verfahren grundsätzlich ab der Vergabe von Verkehrsleistungen bzw. der jeweiligen Linienbündel umzusetzen und rechtzeitig mit den Kommunen entsprechende Finanzierungsvereinbarungen vorzubereiten.
5. Die Umsetzung der Finanzierungsabgrenzung mit der Großen Kreisstadt Herrenberg wird ggfs. rückwirkend ab Inkrafttreten der Allgemeinen Vorschrift vorgenommen. Für die Große Kreisstadt Leonberg ist die Umsetzung entsprechend vertraglicher Vereinbarungen beabsichtigt.

III. Begründung

Beide aufgeführte Themen, Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) und Finanzierungsabgrenzung, wurden in der Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses am 07.04.2014 behandelt (KT-Drucks. Nr. 007/2014 bzw. 008/2014). Aufgrund der engen thematischen Verflechtungen und der wechselseitigen Beeinflussung wird das Thema hier zusammenhängend dargestellt. An die beiden Teile – je zu NVP und Finanzierungsabgrenzung – schließt sich der Ausblick auf die künftige Finanzierung und das konkrete weitere Vorgehen an.

Die hier vorliegende Vorlage war Gegenstand der nicht-öffentlichen Behandlung beim Umwelt- und Verkehrsausschuss am 01.12.2014 und wurde vertagt (vgl. KT-Drucks. Nr. 180/2014). Seither erfolgte inhaltliche Änderungen sind in den Vorlagentext eingeflossen.

Am 28.01.2015 waren alle Mitglieder des Umwelt- und Verkehrsausschusses und interessierte Kreisräte zu einer ÖPNV-Informationsveranstaltung eingeladen.

Teil 1: NVP-Fortschreibung 2015

1 Hintergrund

Gemäß § 5 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG) obliegt dem Landkreis Böblingen als Aufgabe der Daseinsvorsorge, das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung sicherzustellen. Zu diesem Zwecke stellt er gemäß § 11 ÖPNVG einen Nahverkehrsplan (s. Anlage 1) auf, der den Rahmen für die gewünschte Entwicklung skizziert und auf einen Zeithorizont von 5 Jahren angelegt ist.

Der NVP in seiner Funktion als Rahmenplan für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein umfangreiches Werk, dessen Inhalte in Wechselwirkungen sowohl mit korrespondierenden Gesetzen als auch mit übergeordneten und gleichrangigen Planwerken stehen.

Dies ist dem komplexen und vielschichtigen System des ÖPNV geschuldet und der Vielzahl an Akteuren und Entscheidungsstellen, die sich unterhalb, auf gleichem Rang wie der Kreistag oder diesem übergeordnet sind. Die einzelnen Themen (im Herbst 2014 u.a. Allgemeine Vorschrift, ÖPNV-Vertrag, etc.) beeinflussen sich dabei gegenseitig. Insbesondere sei auf das Abkürzungsverzeichnis im NVP verwiesen.

Dargestellt wird der gesamte ÖPNV innerhalb des Landkreises Böblingen und in seiner Ausrichtung auf benachbarte Ziele. Die einzelnen Verkehrsträger werden dabei unterschiedlich behandelt: Skizziert werden auf Grund der Verflechtungen und der Bedeutung für die Mobilität z.B. auch S-Bahnen und weitere Verkehrsmittel. Konkrete Aussagen und Ziele kann der Landkreis Böblingen jedoch nur für den Busverkehr formulieren, da er allein dafür gemäß § 6 ÖPNVG Aufgabenträger und zuständige Behörde ist.

2 Historie

Der erste NVP des Landkreises Böblingen wurde im Jahr 2000 verabschiedet. Diesem voraus gingen einzelne Nahverkehrskonzepte, die aber noch nicht die förmliche Verbindlichkeit in heutiger Form hatten. Der NVP 2000 wurde 2009 erstmals fortgeschrieben und 2010 durch das **Linienbündelungskonzept** (LiBüKo) ergänzt. Dieses ist jetzt Bestandteil des NVPs und nicht mehr ausgelagert.

Große Bedeutung hat für die zweite Fortschreibung die im Dezember 2009 in Kraft getretene Verordnung der Europäischen Union über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO 1370/2007). Sie regelt sowohl die zukünftige Finanzierung der Verkehrsangebote als auch den Marktzugang für den öffentlichen Personenverkehr. Öffentliche Zuschüsse sind zukünftig auf dieser Basis im regulierten Wettbewerb zwischen den Betreibern zu vergeben.

Um die notwendigen Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, hat der Kreistag bereits in den Jahren 2009 und 2010 das aktuelle Linienbündelungskonzept (LiBüKo) als Anhang des

Nahverkehrsplans für den Landkreis Böblingen beschlossen (KT-Drucks. Nr. 177^{neu}/2009, 193^{neu1}/2010). Die einzelnen Linien wurden in 12 Linienbündeln zusammengefasst und die Genehmigungslaufzeiten harmonisiert. Unter diesen Voraussetzungen können nach Auslaufen der Harmonisierungszeitpunkte die im jeweiligen Linienbündel zusammengefassten Linien in einem wettbewerblichen Verfahren i.S. der EU-VO 1370/2007 gemeinsam vergeben werden. Die im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen wurden in die Erarbeitung des NVP-Entwurfs intensiv eingebunden. Als Ergebnis daraus enthält die Beschlussfassung des NVPs wie bereits in der Entwurfsfassung insgesamt 13 Linienbündel.

Im Dezember 2011 informierte die Verwaltung den Kreistag über die aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen, die notwendigen Anpassungen im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und den aktuellen Sachstand (KT-Drucks. Nr. 209/2011) hierzu. Die Verwaltung ist damals von einer baldigen Umsetzung der EU-Bestimmungen in nationales Recht durch eine Novellierung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ausgegangen. Aus diesem Grund wurde vorausschauend darauf hingewiesen, dass dem Nahverkehrsplan, um das gewollte Verkehrsangebot auch zukünftig sichern zu können, künftig eine deutlich größere Bedeutung zukommen wird. Auf Basis des neuen PBefG muss der Landkreis als Aufgabenträger nun, über die bisherigen Festlegungen im Nahverkehrsplan hinaus, auch das gewünschte Verkehrsangebot definieren, welches er zu finanzieren bereit ist. Umfang und Qualität des gewünschten Verkehrsangebots sowie die Standards, die vom Verkehrsunternehmen verlangt werden, sind dabei ebenfalls zu beschreiben.

Die inhaltliche Diskussion wurde seit dem NVP 2009 kontinuierlich fortgeführt und etwa vor zwei Jahren mit einer Informationsveranstaltung für die Kommunen das zweiten Fortschreibungsverfahren konkreter in Angriff genommen. Der vorliegende Beschlussentwurf der zweiten Fortschreibung des NVPs wurde von der Landkreisverwaltung in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) erstellt und berücksichtigt den aktuellen Stand des relevanten Rechtsrahmens für den ÖPNV seit der letzten Fortschreibung.

Die Nahverkehrspläne aller Verbundlandkreise werden derzeit überarbeitet und fortgeschrieben. Der **NVP-Entwurf** des Landkreises Böblingen wurde im April 2014 eingebracht; vorausgegangen waren intensive und umfangreiche Abstimmungsgespräche innerhalb und außerhalb des Verbundraumes mit Verkehrsunternehmen, Kreisen, Kommunen, Institutionen, und Verbänden (für die genaue Historie und Vorbereitung der Fortschreibung vgl. KT-Drucks. Nr. 007/2014).

Nach Einbringung des Entwurfs wurde dieser im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens nach dem ÖPNVG an die zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange (u.a. Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verbände) zur Stellungnahme übersandt. Insgesamt gingen während des Anhörverfahrens ca. 240 Äußerungen von 53 Städten und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Landkreisen, Behörden, Vereinen und weiteren Institutionen ein. Darüber hinaus fanden bis in den Februar hinein weitere Abstimmungsgespräche statt.

Die vorgetragenen Anregungen wurden geprüft und ggf. übernommen. Alle eingegangenen Anregungen sowie der in Abstimmung mit dem VVS erarbeitete Vorschlag, wie die Anregungen behandelt wurden und ggf. der NVP-Entwurf angepasst wurde, sind in den drei **Sy-**

nopsen (Kommunen: Anlage 2, Verkehrsunternehmen: Anlage 3, Sonstige: Anlage 4) gegenübergestellt. Zudem werden die Änderungen gegenüber dem Entwurf in der **Änderungsliste** (Anlage 5) zusammengefasst dargestellt.

3 Begriffliche Erläuterungen

Im NVP wird eine Vielzahl von Begriffen verwendet. Zur besseren Verständlichkeit hier eine (nicht abschließende) Erläuterung wichtiger Begriffe, die vor allem auch hinsichtlich der Finanzierungsabgrenzung relevant sind (vgl. auch Anlage 6 sowie Kapitel 6.1 und 6.2 im NVP):

Der **Status quo (SQ)** beschreibt das aktuelle Verkehrsangebot gemäß Fahrplan (i.d.R. 2013/2014). Die Messgröße ist im NVP z. B. in Fahrzeug-Kilometern oder in Fahrtenpaaren angegeben.

Das **Basisangebot** benennt ein Verkehrsvolumen, das sich methodisch aus Einwohner- und Fahrgastzahlen ableitet und eine Grundversorgung zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse mit ÖPNV-Leistungen verbundweit beschreibt. Die Verbundlandkreise haben sich zusammen mit dem VVS auf die Definition eines Basisangebots verständigt. Die nachfragebasierte Überprüfung ist Bestandteil der verbundeinheitlichen Methodik (vgl. Anlage 7). Das Basisangebot als verkehrliche Größe dient als Grundlage für die Regelung der Finanzierungsfrage (s. Teil 2 dieser KT-Drucksache). Die Herangehensweise wird in der UVA-Sitzung mündlich von einem Vertreter des VVS erläutert.

Verkehrlich sinnvoller Status quo (VSQ): Bei überörtlichen Buslinien innerhalb des Landkreises will der Landkreis sich weiterhin engagieren und zwar in den allermeisten Fällen in Höhe des Status quo. Voraussetzung ist allerdings, dass eine Mindestauslastung von zehn Fahrgästen je Fahrt am stärksten Querschnitt nicht unterschritten wird und der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil des Basisangebots/ der Mindestbedienung gemäß NVP, Abb. 4.4 ist.

Die Differenz zwischen Status quo und Basisangebot wird bei Stadtverkehren als **Zubestellungen** bezeichnet. Aber auch wenn bspw. auf überörtlichen Linien von Kommunen mehr als der VSQ gewünscht wird, handelt es sich um Zubestellungen.

Um die **ausreichende Verkehrsbedienung** im NVP zu definieren, wird differenziert und je nach Charakteristik des Verkehrs Bezug auf eine der oben skizzierten Verkehrsgrößen genommen (vgl. Kapitel 6.2 NVP).

4 Wichtige und formale Änderungen gegenüber dem NVP-Entwurf von April 2014

Über die in den Synopsen und im Änderungsbericht (Anlagen 2-5) dargestellten Anpassungen hinaus sind folgende inhaltlichen und formalen Änderungen im NVP bzw. im Linienbündelungskonzept (hier besonders die Verschiebung ausgewählter Harmonisierungszeitpunkte (HZP) bedeutsam:

Bündel 1: Leonberg:

Wie im Umwelt- und Verkehrsausschuss (UVA) dargelegt (KT-Drucks. Nr. 73/2014) hat die Große Kreisstadt Leonberg ihren Eigenbetrieb neu strukturiert und dabei den ÖPNV integriert. Der UVA hatte der für den Landkreis und alle anderen Beteiligten kostenneutralen Umsetzung am 13.05.2014 zugestimmt. Im Zuge dessen haben sich alle Betroffenen auf Basis des geltenden ÖPNVG BaWü auf folgende Vorgehensweise verständigt:

- Der Landkreis ist Aufgabenträger für das Linienbündel BB 1 und damit zuständig für die ausreichende Verkehrsbedienung im Stadtgebiet. Die Stadt Leonberg ist zuständige Behörde gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 und 3 ÖPNVG BaWü. Die rechtliche Verantwortung bezüglich der Vergabe des gesamten Bündels übernimmt die Stadt.
- Alle Linien des Stadtverkehrs werden in einem Bündel zusammengefasst (BB 1). Als HZP wird der „Fahrplanwechsel im Dezember 2024“ vermerkt.
- Der Beschrieb des Bündels wird textlich gemäß der vergleichbaren Situation der Stadt Esslingen im NVP-Entwurf des Landkreises Esslingen angepasst: „Die Stadt Leonberg nimmt die Aufgabe des ÖPNV gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 und 3 ÖPNVG BaWü in Ihrem Gebiet selbst wahr und hat dies auch für die Zukunft bekundet. Unabhängig davon wird das Linienbündel gebildet.“

Bündel 7: Stadtverkehr Böblingen/Sindelfingen

Beide Gemeinderäte haben ihr Einvernehmen erteilt, so dass der angestrebte HZP im Jahr 2019 nun ohne den in der Fußnote genannten Vorbehalt im Linienbündelungskonzept aufgenommen ist. Über die Details der Zukunft des Stadtverkehrs Böblingen/ Sindelfingen tauschen sich die beiden Stadtverwaltungen und die Kreisverwaltung weiterhin intensiv aus. Nach Fertigstellung des städtischen Gutachtens und im Vorgriff auf die Vergabe wird es möglicherweise erforderlich sein, eine Teilfortschreibung des NVP vorzunehmen.

Bündel 11: Oberes Gäu

Das gesamte Busnetz im Bereich des Oberen Gäus wurde überplant. Zentraler Bestandteil der Neukonzeption ist die Einrichtung einer Schnellbusverbindung Herrenberg – Nagold – Altensteig. In Absprache mit den beteiligten Verkehrsunternehmen, den Kommunen vor Ort,

dem VVS sowie dem Landkreis Calw wurden Takte und Linienführungen dabei teils deutlich modifiziert. Die Vertaktungen sind nun konsequenter bzw. gleichmäßiger und die Linienführungen insgesamt übersichtlicher geführt. Insgesamt stellen die Verkehrsunternehmen nun ohne Mehrkosten ca. 5 % Mehrkilometer im Verkehrsraum zur Verfügung.

Das Konzept ist integral aufgebaut und nach oben skizzierter Absprache wurde zur Wahrung der Interessen der Aufgabenträger (Landkreise Calw und Böblingen) der HZP auf 2019 verlängert und somit die genehmigungsrechtliche, planerische sowie finanzielle Synchronisation hergestellt.

Bündel 13: Ammertal / TÜ-Nordwest

Der Harmonisierungszeitpunkt für die Buslinien im Bündel 13 lautete bislang auf Fahrplanwechsel im Dezember 2016. Damit ist dies das erste Bündel, welches im Landkreis Böblingen in einem wettbewerblichen Verfahren zu vergeben ist. Bedingt durch Verzögerungen bei der Beschlussfassung des Nahverkehrsplans und der Finanzierungsabgrenzung konnte bislang noch keine Vorabbekanntmachung veröffentlicht werden, die den ersten Schritt in jedwedem Vergabeverfahren darstellt.

Gemeinsam mit dem Landkreis Tübingen plant der Landkreis Böblingen nun die Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung im Mai 2015. Ausgehend davon ergibt die Zeitrechnung, dass der bisher geplante Harmonisierungszeitpunkt rechtssicher nicht mehr realisierbar ist. Aus diesem Grund wurde in Absprache und mit Zustimmung des Landkreises Tübingen sowie der beteiligten Verkehrsunternehmen und der betroffenen Kommunen der Harmonisierungszeitpunkt um etwa ½ Jahr verschoben auf das **2. Juniwochenende 2017**.

Liniensteckbriefe

Wie im UVA am 07.04.2014 erläutert, enthält der NVP als neues Element die Liniensteckbriefe (zur Erläuterung vgl. NVP-Kapitel 6.4.2; zur beispielhaften Darstellung s. Anlage 8).

Busverbindung Aidlingen – Ehningen

Von der CDU-Kreistagsfraktion liegt ein Antrag vom 07.11.2014 / 13.01.2015 vor. Dieser wurde von den übrigen Fraktionen unterstützt und hat die Verlängerung der Linie 752 (Holzgerlingen-Altendorf-Hildrizhausen-Ehningen) nach Aidlingen zwecks Entlastung der stauanfälligen K 1066 zum Inhalt. Dazu wurde eine fachliche Stellungnahme des VVS eingeholt. Dieser hat die Aufnahme in den NVP empfohlen. Die Änderung wurde in die Synopse aufgenommen und in den betroffenen Liniensteckbriefen im NVP wird in der Kategorie „Hinweise“ folgender Passus eingefügt:

„Durch eine Verbindung Aidlingen – Ehningen könnte die stauanfällige K 1066 zwischen Aidlingen und Dagersheim entlastet werden. In Ehningen könnte ein Anschluss zwischen S-Bahn und Bus in der Relation Aidlingen-Stuttgart und umgekehrt eingerichtet werden. Dies

könnte über eine Verlängerung von Buslinien mit Endpunkt Ehningen während des Berufsverkehrs über Ehningen hinaus in den Raum Aidlingen/Deufringen erfolgen. Dazu gibt es zwei Varianten: Mit Vergabezeitpunkt wird ohnehin die Einrichtung einer Linie 735 (Böblingen Bf – Ehningen Bf) empfohlen. Für die gewünschte Verbindung Aidlingen – Ehningen könnte diese Linie 735 verlängert werden. Dadurch wäre die Verbindung zum Harmonisierungszeitpunkt des Bündels 8 im Dezember 2017 umsetzbar. Sollten die Anrainerkommunen eine Verbindung Aidlingen – Ehningen schon vor Vergabezeitpunkt wünschen, könnte eine Weiterführung der Linie 752 eine vorübergehende sinnvolle Alternative sein.“

In Absprache mit den anderen Verbundlandkreisen wurde festgelegt, dass neue Ergänzungsverbindungen, die nicht für Erschließungszwecke zwingend benötigt werden, nicht direkt ins Basisangebot aufgenommen werden dürfen. Für den Aufbau einer neuen Busverbindung sollen die Anrainerkommunen – unter finanzieller Beteiligung des Landkreises – zunächst auch eigene Mittel einsetzen. Erst wenn sich dann nach den ersten Betriebsjahren zeigt, dass eine neu geschaffene Verbindung erfolgreich ist, kann ggf. eine Integration ins Basisangebot vorgenommen werden.

Diese Verbindung ist daher nicht Bestandteil des Basisangebots (und nicht Teil des VSQ). Sie wäre ggf. im Rahmen kommunaler Zubestellungen umzusetzen. Die nur grob abschätzbaren Kosten bewegen sich in einer Größenordnung von ca. 143.000,- €/Jahr. Im Falle einer Zubestellung durch die Anrainerkommunen würde sich der Landkreis mit 50 % an den Kosten beteiligen.

Der Antrag kann somit als erledigt erklärt werden.

Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung

Der Landkreis als Aufgabenträger definiert als zentrale Aufgabe des NVP die ausreichende Verkehrsbedienung. Hinsichtlich dessen wurden die Kapitel 6.1, 6.2 und 6.4 insgesamt überarbeitet.

Die 3. Spalte der Liniensteckbriefe in Kapitel 6.4 umfasst nun die ausreichende Verkehrsbedienung in Form einer Angabe zur Anzahl der Fahrtenpaare oder als Text. Bei Stadtverkehren ist die ausreichende Verkehrsbedienung im Begleittext der funktionalen Beschreibung ausgewiesen. Bei der Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung wird insbesondere wie folgt differenziert:

Tabelle: Darstellung der ausreichenden Verkehrsbedienug im NVP der Hauptfallgruppen	
Charakteristik des Verkehrs	Definition der ausreichenden Verkehrsbedienug
Überörtliche Linien	Verkehrsvolumen des VSQ (Anzahl der Fahrtenpaare oder Fahrzeugkilometer)
Stadtverkehrslinien (einzelne mit Steckbrief) (z.B. L 655)	Verkehrsvolumen des Status quo* (Anzahl der Fahrtenpaare oder Fahrzeugkilometer)
Textteil zur funktionalen Beschreibung bei Stadtverkehrslinien	Verkehrsvolumen des Status quo* (Fahrzeugkilometer)
Sonstige Linien oder Linienabschnitte , die nicht im Basisangebot enthalten sind	Text: „Ist nicht Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienug“

* Bei innerörtlichen Linien bzw. Stadtverkehrsnetzen stellt der Status quo die ausreichende Verkehrsbedienug dar. Über das Basisangebot hinausgehende Verkehrsleistungen sind von den Städten/Kommunen zu finanzieren.

Anlage 4.2

Anlage 4.2 (bisher 4.1) wurde für den Bereich der Orte mit weniger als 1.000 Einwohner genauer differenziert: Die Abstufung wurde verfeinert. Diese Änderung war zur Homogenisierung des verbundweiten Basisangebots auf Basis der räumlichen Struktur im Rems-Murr-Kreis nötig. Die Änderung hat keine nachteiligen Auswirkungen auf den Landkreis Böblingen. Zudem wurde die Anlage übersichtlicher gestaltet und neu benannt.

5 Fazit

Die Verwaltung schlägt vor, die in den Synopsen vorgeschlagenen Änderungen gegenüber dem NVP-Entwurf zu übernehmen und mit allen Änderungen in Form der 2. Fortschreibung des NVP 2015 zu beschließen.

Teil 2: Finanzierungsabgrenzung
--

6 Heutige Finanzierung des Verkehrsangebots

Der Verband Region Stuttgart (VRS) ist derzeit zusammen mit den Verbundlandkreisen Vertragspartner der Busunternehmen in der Verbundstufe II. Seit 14.12.2014 scheidet die Region sukzessive aus den Kooperationsverträgen und den mit ihr untrennbar verbundenen Verkehrsverbesserungsverträgen (Verkehrsbedienungsverträge) aus. Alle Kooperationsverträge, auch die später auslaufenden, haben die Verbundlandkreise – ohne die Region als direkten Vertragspartner - generell bis längstens Ende 2019 verlängert. Dies trifft aus Gleichbehandlungsgrundsätzen auch für die Kooperationsverträge zu, die mit Beteiligung der Region erst zwischen Dezember 2015 und Dezember 2018 sukzessiv auslaufen.

Allen Verträgen ist gemeinsam, dass sie vorzeitig enden (können), wenn die Verbundlandkreise als Aufgabenträger die im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel in wettbewerblichen Verfahren vergeben haben.

Die derzeit notwendigen Zuschüsse an öffentlichen Mitteln für die Busleistungen in den Verbundlandkreisen werden – mit Ausnahme von Verkehrsverbesserungsverträgen ohne Beteiligung der Landkreise – über die Verkehrsumlage an den VRS und somit über die Kreisumlage bezahlt.

7 Anlass und Historie

Bereits im Rahmen der 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans äußerten die Großen Kreisstädte den Wunsch, der Landkreis Böblingen möge eine klare Abgrenzung des Verkehrsumfangs vornehmen, für den der Landkreis als Aufgabenträger auch die finanzielle Verantwortung trägt.

Parallel zur Fortschreibung des NVPs hat die Verwaltung deshalb, entsprechend dem Beschluss des Kreistags vom 19.12.2011 (KT-Drucks. Nr. 209/2011), in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Stuttgart GmbH (VVS) eine Methode entwickelt, diese Verantwortung quantitativ und qualitativ zu beschreiben (s.u.). Mit dem sogenannten „Basisangebot“ gelang es, eine überzeugende Abgrenzung vorzunehmen. Die verkehrlichen Größen sollen als Hilfsmittel dienen, eine auf Basis transparenter, vergleichbarer Bedingungen in allen Kommunen kreisinterne Finanzierungsabgrenzung vorzunehmen. Die Verbundlandkreise Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr benutzen seit langem eine Quotenregelung z. B. bei Verkehrsverbesserungen. Im Landkreis Böblingen wurde dies bislang nicht präzise formuliert.

Die Abstimmung erfolgte in zahlreichen Gesprächen mit den Großen Kreisstädten, Kommunen, den Fraktionsvorsitzenden und verkehrspolitischen Sprechern sowie der Kreisverbandssitzung am 27.11.2013. Die KT-Drucks. Nr. 008/2014 ÖPNV-Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis Böblingen und seinen Kommunen wurde am 07.04.2014 in den UVA eingebracht. Die Beschlussfassung wurde vertagt. Sie war demnach auch nicht

Gegenstand der KT-Sitzung am 26.05.2014.

Parallel zur Durchführung des Beteiligungsverfahrens zum Fortschreibungsentwurf des NPV hat die Verwaltung die Finanzierungsabgrenzung weiterentwickelt. Hier wurde insbesondere der Umfang des verkehrlich sinnvollen Status quo präziser gefasst. Umfang und Auswirkungen der Finanzierungsabgrenzung wurden in zahlreichen weiteren Gesprächen bzw. Kontakten mit einzelnen Kommunen erläutert, ebenso wie in der Kreisverbandssitzung am 09.07.2014, der Arbeitsgemeinschaft Finanzierungsabgrenzung mit KT-Mitgliedern am 28.07.2014, einem Rundschreiben an alle Kommunen am 13.08.2014 und einer Informationsveranstaltung für die Verkehrsunternehmen am 14.08.2014.

Am 01.12.2014 wurde das Thema NVP-Fortschreibung und Finanzierungsabgrenzung in den Umwelt- und Verkehrsausschuss als KT-Drucks. Nr. 180/2014 eingebracht und auf Grund eines kurzfristigen Antrags erneut vertagt. Im Anschluss fanden weitere Abstimmungsgespräche statt. U.a. hatte Landrat Roland Bernhard am 26.01.2015 die vier Oberbürgermeister der Großen Kreisstädte eingeladen. Die in der KT-Drucks.-Nr. 180/2014 dargestellte Differenzierung bei den Finanzierungsparametern zwischen innerörtlichen und überörtlichen Verkehren wurden von den Großen Kreisstädten als Ungleichbehandlung aufgefasst. Das am 26.01.2015 thematisierte Anliegen der Großen Kreisstädte war insbesondere eine Gleichbehandlung.

Bei der Entwicklung einer Methode zur Finanzierungsabgrenzung war die Kreisverwaltung ursprünglich mit gleichen Ansätzen für überörtliche und innerörtliche Verkehre gestartet. Hiernach hätte der Landkreis im innerörtlichen wie im überörtlichen Verkehr zu 100% das Basisangebot finanziert. Gemäß einer grob überschlägigen Abschätzung wäre der Kreis haushalt damit vermutlich um ca. 1,9 Mio. € entlastet worden. Diese einerseits für den Landkreis realisierbaren Einsparpotenziale hätten andererseits erstmalig große finanzielle Belastungen für die Anliegerkommunen überörtlicher Verkehre bedeutet. Dies war politisch nicht gewollt.

Dem Subsidiaritätsprinzip folgend, wonach eine Aufgabe möglichst von der kleinsten „zuständigen“ Einheit (Gemeinde) übernommen werden soll und übergeordnete Einheiten (Landkreis) nur dann eingreifen sollen, wenn die unteren Einheiten es nicht können (typischerweise im Krankenhausbereich und im ÖPNV), engagiert sich der Landkreis heute schon bei überörtlichen Verkehren stärker. Mit dem Ziel, dies fortzuführen, wurde ausgehend vom Status quo der verkehrlich sinnvolle Status quo für überörtliche Verkehre entwickelt. Dieser deckt nahezu den Status quo ab (s. unten).

Eine - im Sinne der Gleichbehandlung - Übertragung des im überörtlichen Verkehr gewählten Ansatzes des verkehrlich sinnvollen Status quo (VSQ) auf den innerörtlichen Verkehr ist nicht möglich, da er sich methodisch nicht berechnen lässt. Eine Differenzierung zwischen innerörtlichen und überörtlichen Verkehren erscheint objektiv ungleich, real ist es eine Fortsetzung der derzeitigen Finanzierungssituation, wobei sich die großen Kreisstädte gegenüber heute besser stellen würden.

Dies wurde am 26.01.2015 eingehend erörtert. Zudem konnten in diesem Zusammenhang weitere Begrifflichkeiten präzisiert werden, darunter die Zuordnung des Begriffs der ausrei-

chenden Verkehrsbedienung zu zwei unterschiedlichen Bedeutungsebenen, die zu trennen sind: Zum einen mit Innenwirkung bei der Finanzierungsabgrenzung, zum anderen mit Außenwirkung gegenüber der Genehmigungsbehörde und Verkehrsunternehmen beim Nahverkehrsplan.

Am 26.01.2015 wurde schließlich mit dem Ziel eines fairen Interessenausgleichs eine Lösung erarbeitet, die einen generellen 50 %-Zuschuss des Landkreises bei Zubestellungen vorsieht. Die formulierten Regelungen mit einer Anpassung des Mitfinanzierungsanteils des Kreises (im Vergleich zu KT-Drucks. Nr. 180/2014 von 30%) auf 50 % sind vergleichbar mit denen der Verbundlandkreise (Anlage 11). Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich im Vergleich zu den ursprünglichen, verworfenen Finanzierungsgrundsätzen um einen fairen Kompromiss. Bei diesen hätte der Landkreis grundsätzlich auf allen Verkehrsrelationen nur das Basisangebot zu 100 % übernommen. Die hier skizzierte Lösung stellt somit einen Ausgleich zwischen den berechtigten Interessen der Kommunen im überörtlichen Verkehr und den Belangen der Großen Kreisstädte dar.

Eine weitere Anregung, innerhalb der Zubestellungen eine Gewichtung nach Kriterien wie Taktfolgen o.ä. vorzunehmen, wurde ebenfalls geprüft. Auch diese ist methodisch nicht umsetzbar.

Die ursprünglichen Vorlagen (KT-Drucks. Nr. 008/2014 und 180/2014) werden hier aufgegriffen und dem aktuellen Sachstand angepasst mit dem Ziel einen Grundsatzbeschluss zur Finanzierungsabgrenzung herbeizuführen. Zur Verdeutlichung der Begrifflichkeiten siehe Teil 1 dieser Drucksache (Kapitel 3) bzw. Anlage 6. Besonders hingewiesen wird auf den Unterschied zwischen der verkehrlichen Konzeption, die verbundweit einer einheitlichen Methodik folgt, und der Festlegung der Quoten bzw. Finanzierungsanteile, die einen landkreisspezifischen Gestaltungsspielraum eröffnet.

Wegen der anstehenden Änderungen durch das europäische Recht können die heutigen Kooperationsverträge und die ergänzenden Verkehrsverbesserungsverträge nicht über 2019 hinaus fortgeführt werden. Die Verbundlandkreise haben daher gemeinsam mit dem VVS Lösungen gesucht, wie die Verkehrsleistung und die Finanzierung in Zukunft europarechtskonform festgelegt und gestaltet werden kann.

Der Landkreis und die Städte und Gemeinden müssen im Vorfeld der wettbewerblichen Verfahren entscheiden, ob sie gemeinsam das heutige Verkehrsangebot auch künftig aufrechterhalten möchten. Dazu benötigen die Kommunen eine Aussage des Landkreises zur künftigen Finanzierung der Leistungen im Busverkehr. Das dann gemeinsam festgelegte künftige Verkehrsangebot bildet die Grundlage der wettbewerblichen Verfahren.

8 Verkehrlicher und konzeptioneller Ansatz

Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg sind die Stadt- und Landkreise Aufgabenträger für Linienverkehre auf der Basis des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und damit auch zuständige Behörde im Sinne der EU-VO 1370/2007. Der Landkreis als Aufgabenträger hat gemäß § 5 ÖPNVG für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV – als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge – zu sorgen. Als freiwillige Aufgabe kann er dies nur in den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit tun.

Um festzulegen, welches Verkehrsangebot als Mindeststandard für die Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Verbundgebiet anzusehen ist, haben sich die Verbundlandkreise zusammen mit dem VVS auf die Definition eines Basisangebots verständigt. Das verkehrliche Volumen des Basisangebots wird einerseits über eine Strukturkomponente (Einwohnerzahlen), andererseits über die auf einer Busverbindung festgestellte tatsächliche Nachfrage bestimmt.

Mit dem Basisangebot ist sichergestellt, dass alle Siedlungsbereiche des Landkreises einen Zugang zum ÖPNV haben und die heutigen Fahrgäste befördert werden können. Zum Basisangebot zählen nach dieser Definition auch die Verstärkerfahrten, die in den Hauptverkehrszeiten den regulären Linienverkehr dort ergänzen, wo das Fahrgastaufkommen dies erforderlich macht. Das Ergebnis dieser Berechnungen sind u. a. Größen wie Fahrtenpaare, Taktanforderungen oder Fahrzeugkilometer. Diese dienen dann als Verrechnungsgröße zur Bemessung der Finanzierungsverteilung.

Das Basisangebot ist regelmäßig, spätestens aber im Vorfeld einer Neuvergabe von Verkehrsleistungen, zu evaluieren. Wichtigste Grundlage für das Basisangebot ist das im Nahverkehrsplan beschriebene Konzept der Mindestbedienung. Hierbei sind Einwohnerzahlen und Fahrgastaufkommen die maßgebenden Einflussgrößen. Die Veränderung dieser Größen ist deshalb zu beobachten und das Basisangebot ggf. entsprechend anzupassen. Auch die angestrebte Mindestauslastung der Fahrplanfahrten wird dabei überprüft.

Die tatsächlich gewünschte Verkehrsleistung kann und soll mehr als das Basisangebot umfassen. Je nach Charakteristik des Verkehrs werden Zubestellungen wie folgt definiert:

- a) Stadtverkehre, Stadtverkehrslinien: Verkehrsangebot > Basisangebot = Zubestellungen
- b) Überörtliche Verkehre: Verkehrsangebot > VSQ = Zubestellungen.

9 Kreisinterne Finanzierungsabgrenzung mit Differenzierung innerörtlich/überörtlich und Erlöszuscheidung

Die entscheidende Frage ist, in welcher Form sich Landkreis und Kommunen die Kosten teilen. Die Verwaltung schlägt zur Finanzierungsabgrenzung folgende Regelung (vgl. auch Anlage 9) vor:

Tabelle: Übersicht der Finanzierungsabgrenzung im Landkreis Böblingen	
Voraussetzung: „verkehrlich sinnvoll“ vom VVS bestätigt	
Innerörtliche Verkehre und Stadtverkehre	Basisangebot: Landkreis (100 %) Zubestellungen: Kommunen (50 %) und Landkreis (50 %)
Überörtliche Verkehre	Verkehrlich sinnvoller Status quo (VSQ) (inkl. Basisangebot): Landkreis (100 %) Zubestellungen: Kommunen (50 %) und Landkreis (50 %)
Linien außerhalb des Basisangebots	Kommunen (50 %) und Landkreis (50 %)
Erlöse	Landkreis

- a) **Basisangebot:** In seiner Funktion als Aufgabenträger für den Busverkehr sichert und finanziert der Landkreis in den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit generell das Basisangebot.
- b) **Erlöse:** Die auf die Linienverkehre entfallenden Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen dienen der Kostendeckung der Betriebsleistungen. Soweit zur Erstellung des Leistungsangebots Dienstleistungsaufträge im Sinne von Bruttoverträgen mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossen werden, sind Einnahmen und Ausgleichsleistungen an den Landkreis abzutreten bzw. den Zahlungen des Kreises gegenzurechnen.

Begründung: Fallweise wird sich ein Verkehrsangebot aus einem vom Landkreis verantworteten Bestellvolumen und kommunalen Zubestellungen zusammensetzen. Eine Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen auf landkreis- und kommunal initiierte Leistungsanteile wäre aber methodisch nicht sicher möglich. Da jedoch unterstellt werden kann, dass das Basisnetz wegen der Abdeckung der Grundanforderungen aus der Daseinsvorsorge eine deutlich höhere Kostendeckung als die in der Regel auf räumliche und zeitliche Randlagen konzentrierten Zubestellungen erreichen würde, erscheint es auch in diesen Fällen gerechtfertigt, die auf die Linienverkehre entfallenden Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen vollständig dem Landkreis zuzuscheiden. Als Ausgleich für die nicht separierbaren Einnahmen und Ausgleichsleistungen gewährt der Landkreis bei kommunalen Zubestellungen einen Zuschuss von 50 % auf die zusätzlich entstehenden Betriebskosten (s.u.).

c) **Differenzierung innerörtlich/überörtlich:**

Innerörtliche Verkehre: Das Basisangebot ist der Teil der Verkehrsleistung, der zukünftig zu 100 % vom Landkreis als zuständigem Aufgabenträger getragen wird.

Überörtliche Verkehre: Zur Vermeidung von Härten finanziert der Landkreis weiterhin auch Verkehrsleistungen über das Basisangebot hinaus, den sogenannten verkehrlich sinnvollen Status quo. Bestandsverkehre im überörtlichen Bereich sollen demnach vom Landkreis dann finanziert werden, wenn der jeweilige Linienabschnitt prinzipiell Bestandteil des Basisangebots bzw. der Mindestbedienung gemäß Abb. 4.4 ist (vgl. NVP Kapitel 6.1) und die Auslastung auf dem stärksten Querschnitt bei durchschnittlich mindestens zehn Fahrgästen je Fahrt liegt. Grundlage für den VSQ bei der Finanzierungsabgrenzung ist der Jahresfahrplan 2014/2015 zum Zeitpunkt der Beschlussfassung durch den Kreistag. Wichtig ist, dass es mit diesem Ansatz gelingt, auf den meisten überörtlichen Linien, den kompletten Status quo zu sichern.

Im Ergebnis sollen kreisweit lediglich die nachfolgend aufgeführten vier Linien maßvoll aufgrund unzureichender Fahrgastnachfrage unter Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes angepasst werden. Ansonsten bleibt, soweit die Linien Bestandteil des Basisangebots sind, alles auf dem schon bisherigen, hohen Niveau.

Den VSQ übersteigende Fahrtenpaare					
Linie	Abschnitt	km	Mo-Fr	Sa	So/Fe
636	Renningen Bf. - Weissach Marktplatz	13,4	5	1	1
637	Renningen Bf. - Renningen Bf.	5,9	5	0	0
734	Goldberg Bf. - Schönaich	8,7	1	0	0
635	Leonberg Bf. - Gerlingen Breitwiesen	2,1	4	7	3

Im Beschlussentwurf des NVPs wird bei diesen Liniensteckbriefen in der 3. Spalte die gegenüber dem gegenwärtigen Status quo des Verkehrsangebots angepasste Anzahl der Fahrtenpaare des VSQ ausgewiesen. In Vorbereitung einer Vergabe erfolgt ggf. eine Evaluation anhand neu verfügbarer Daten. Im Übrigen bezieht sich der VSQ auf den Status quo, wie dieser im Beschlussentwurf zur 2. Fortschreibung des NVP abgebildet ist.

Bei kreisübergreifenden Linien wird von einer angemessenen Beteiligung der Nachbarlandkreise ausgegangen. Kein Bestandteil des VSQ sind die Linien, die nicht im Basisangebot/ in der Mindestbedienung gemäß Abb. 4.4 enthalten sind. Ausgenommen sind ebenfalls jene Verkehrsleistungen, die durch private Investoren finanziert werden.

- d) **Beteiligung des Landkreises an Zubestellungen:** Als Ausgleich für die nicht separierbaren Einnahmen und Ausgleichsleistungen gewährt der Landkreis bei kommunalen Zubestellungen generell einen Zuschuss von 50 % auf die zusätzlich entstehenden Betriebskosten.

Die künftige Neukonzeption von Linienverkehren oder Teilnetzen soll nicht ausgeschlossen werden. Wird von Kommunen zukünftig ein verbessertes Angebot als der VSQ gewünscht, beteiligt sich der Landkreis an den Zusatzkosten analog zu den Stadtverkehren mit 50 %. Der Landkreis beteiligt sich mit 50 % auch an ganz neuen Verbindungen die keine zwingende Erschließungsfunktion übernehmen und an Linien, die (noch) nicht im Basisangebot enthalten sind. Voraussetzung ist stets, dass die Linie eine Mindestauslastung von durchschnittlich 5 – 10 Fahrgästen pro Fahrt (vgl. NVP Kapitel 4.1.5 „Wirtschaftlichkeit“) aufweist bzw. erwarten lässt und der VVS die verkehrliche Sinnhaftigkeit der Verbindung bescheinigt.

Der pauschale Zuschuss hat das Ziel, Kommunen in der Umsetzung sinnvoller Verkehrsangebote zu unterstützen. Damit soll auch in Zukunft eine Attraktivierung des Liniennetzes gewährleistet werden.

10 Zukünftige Finanzierung des Gesamtangebots

Die Abgeltung, die ein Verkehrsunternehmen erhält, setzt sich wie folgt (vgl. Anlage 10) zusammen:

- Mittel aus der Allgemeinen Vorschrift
- Fahrgeldeinnahmen
- § 45a-Ausgleichsmittel
- SGB IX-Ausgleichsmittel
- ggf. kommunale Mittel
- (Verbleibendes Delta als) Zuschuss

a) Allgemeine Vorschrift (AV)

Mittels der AV über die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart des VRS werden der VVS-Gemeinschaftstarif als verbindlicher Tarif vorgeschrieben und entsprechende Ausgleichsleistungen gewährt. Die Ausgleichsleistungen dürfen nur für den vorgeschriebenen Höchstarif entschädigen und umfassen Durchtarifierungsverluste und ggf. verbundbedingte Lasten (vgl. KT-Drucks. Nr. 184/2014).

b) Fahrgeldeinnahmen

Das Berechnungsverfahren zur Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen wird ebenfalls in der AV (s.o.) festgelegt.

c) § 45a-Ausgleichsmittel

Es bestehen Überlegungen des Landes zur Neuverteilung der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG (rabattierter Ausbildungsverkehr). Offen ist allerdings, wie und in welcher Höhe die Mittel des Landes an die Verkehrsunternehmen weitergegeben werden. Das vorläufige MVI-Modell sah vor, dass die entsprechenden Mittel an die Aufgabenträger gehen. Die Verteilung würde dann über eine AV der Verbundlandkreise geregelt. Derzeit ruht der Prozess.

d) SGB IX-Ausgleichsmittel

Hierbei handelt es sich gemäß dem Sozialgesetzbuch Neun um Erstattungsleistungen für die kostenlose Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV.

e) Zuschuss

Im Zeitraum ab 2017 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 werden die Busverkehrsleistungen in den Verbundlandkreisen neu vergeben. Bisher wurde der in den Kooperationsverträgen mit den Verkehrsunternehmen und den Landkreisen gewährte Zuschuss über die Verkehrsumlage des VRS solidarisch finanziert. Seit Einführung der AV zum

01.01.2015 wird gemäß EU-Verordnung 1370/2007 nur noch ein Teil der Gesamtkosten der Kooperationsverträge über die Verkehrsumlage an den VRS finanziert. Der Rest wird solidarisch direkt von den Landkreisen getragen.

Bei Verkehrsbedienungsverträgen bzw. Verkehrsverbesserungsverträgen, bei denen die Region in Folge ihres sukzessiven Ausscheidens aus Kooperationsverträgen nicht mehr Vertragspartner ist, endet ab dem jeweiligen Zeitpunkt die pauschale Zuschussbeteiligung von 14,5 % durch die Region. Diese Zuschussbeteiligung übernehmen ab dem jeweiligen Zeitpunkt die Verbundlandkreise in vollem Umfang: Zu diesem Zweck tritt der Landkreis Verkehrsbedienungsverträgen zwischen Verkehrsunternehmen, Kommunen bzw. Dritten und (ausscheidender) Region aber ohne Beteiligung des Landkreises bei. Die Zuschussbeteiligung wird nicht mehr über die Verkehrsumlage an den VRS sondern von den Kreisen solidarisch direkt finanziert (s. KT-Drucks. Nr. 184/2014).

Die Verbundlandkreise sind bestrebt, den Übergang in die „neue ÖPNV-Welt“ möglichst komplikationslos und pragmatisch zu regeln. Hierzu soll die bisher gelebte Solidarität in der ÖPNV-Finanzierung bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 fortgesetzt werden.

Für die Verteilung des Gesamtzuschussbedarfs in der Verbundstufe II des VVS zwischen den Landkreisen soll nach Vergabe aller Busverkehre (Fahrplanwechsel im Dezember 2019) ein neuer Schlüssel zur Anwendung kommen. Dieser soll sich voraussichtlich aus einem solidarischen und einem leistungsbezogenen Teil, d. h. unter Berücksichtigung der Kosten und Einnahmen im jeweiligen Kreisgebiet, zusammensetzen. Hierzu entwickeln die Landkreise einen gemeinsamen Vorschlag, der dann von den Kreisgremien zu beschließen ist.

11 Weiteres Vorgehen

Mit Abschluss des Fortschreibungsverfahrens wird der NVP 2015 des Landkreises Böblingen, an alle beteiligten Stellen versandt und dem Regierungspräsidium Stuttgart angezeigt.

Die dargestellte Finanzierungsabgrenzung greift grundsätzlich **ab der ersten Vergabe von Verkehrsleistungen bzw. eines Linienbündels**. Bis dahin werden die Zuschüsse für das aktuelle Verkehrsangebot aber wie bisher komplett aus dem Kreishaushalt finanziert. Im Vorfeld der Vergabe eines Bündels wird die Verwaltung mit allen betroffenen Kommunen (und benachbarten Landkreisen) Gespräche über den Umfang des gewünschten Verkehrsvolumens führen und Finanzierungsvereinbarungen entsprechend den dargestellten Grundsätzen abschließen.

Da die Große Kreisstadt Herrenberg bereits eine europarechtskonforme Vergabe des Stadtverkehrs Herrenberg durchgeführt hat, kann eine Finanzierungsabgrenzung mit der Stadt Herrenberg ggf. rückwirkend ab Inkrafttreten der Allgemeinen Vorschrift vorgenommen werden. Für die Große Kreisstadt Leonberg ist die Umsetzung entsprechend vertraglicher Vereinbarungen im Zusammenhang mit der Integration des ÖPNV in ihren Eigenbetrieb beabsichtigt.

IV. Finanzielle Auswirkung auf den Kreishaushalt

Der Nahverkehrsplan beschreibt, dass der Landkreis im Wesentlichen den bewährten Status quo Umfang des Busverkehrs fortsetzen will. Auf Grundlage der hier vorgeschlagenen kreisinternen Finanzierungsgrundsätze würde sich der Landkreis stärker als bisher für den Öffentlichen Personennahverkehr engagieren. Die skizzierten finanziellen Rahmenbedingungen und der zeitliche Versatz lassen eine seriöse Bezifferung der finanziellen Auswirkungen nicht zu.

Insbesondere sind die Verkehrsmengen der heute von den Städten direkt bestellt und finanzierten Verkehrsverbesserungen (über Verkehrsverbesserungsverträge) nicht identisch mit den Verkehrsmengen der künftigen Zubestellungen. Es lassen sich allenfalls partielle Aussagen treffen; ein Vergleich ist erst möglich, wenn alle Verkehre einmal vergeben wurden. Die fiktiven Rechnungen und die zugrunde gelegten Fahrzeugkilometer der nachfolgend aufgeführten möglichen Kosten des Landkreises an innerörtlichen und überörtlichen Zubestellungen beziehen sich auf den Status quo. Sie blenden derzeit nicht kalkulierbare Veränderungen aus. Die Beträge für Weil der Stadt und Rutesheim wurden im Nachgang ergänzt bzw. angepasst.

Tabelle: Grobe Kostenabschätzung für 50 %-Mitfinanzierung an Zubestellungen	
Bruttokosten Stadtverkehre	
Böblingen / Sindelfingen	543.000 €
Herrenberg	65.000 €
Leonberg	255.000 €
Weil der Stadt	3.750 €
Rutesheim	73.750 €
Summe: Evtl. Kosten des Landkreises für Zubestellungen (ohne Basisangebot) Bezugsgröße: Status quo	940.500 €
Bruttokosten Überörtliche Verkehre	
Evtl. Kosten des Landkreises für den VSQ (inklusive Basisangebot) (bislang finanziert der Lkrs. bei überörtlichen weitgehend den Status quo)	+/- Null
Evtl. Kosten des Landkreises, wenn die jeweiligen Gemeinden den Status quo durch Zubestellungen aufrecht erhalten wollen (vgl. Tabelle „Den VSQ übersteigende Fahrtenpaare“, Kapitel 9)	110.000 €

Die Verwaltung weist darauf hin, dass die tatsächlichen Kosten der zukünftigen Verkehrsleistungen vom Ausgang der wettbewerblichen Verfahren abhängen und heute noch nicht bekannt sind. Daneben ist zu berücksichtigen, dass sich in den nächsten Jahren nicht nur die Finanzbeziehungen zwischen dem Landkreis und seinen Kommunen ändern. Auch die Finanzierungsbeziehungen mit den anderen Verbundlandkreisen sind im Umbruch. Es lässt sich heute ebenfalls noch nicht abschätzen, wie sich die Tarifeinnahmen in den nächsten Jahren entwickeln und ob es den Landkreisen gemeinsam mit dem Land gelingt, eine Neu-

ordnung der Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund anzustoßen. Auch die Zukunft der § 45a-Mittel für die Schülerbeförderung, die das Land neu verteilen will, ist ungewiss. Alle diese Punkte können unmittelbaren Einfluss auf die Entwicklung der Zahlungsverpflichtungen des Landkreises nehmen.

Auf Grund der weiterhin gelebten Solidarfinanzierung gehen die Landkreisverwaltungen davon aus, dass sich keine wesentlichen Lastenverschiebungen innerhalb der Verbundlandkreise ergeben.



Roland Bernhard