

## Kreistagsdrucksache Nr. 010/16

AZ. 43/797

Anlage: 0

### Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Linie 7632 - Direktvergabe

### Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Beschluss am 09.03.2016

---

### Beschlussvorschlag:

Auf der Buslinie 7632 werden wie dargestellt Busleistungen direkt an die auf Unternehmerseite federführende Fa. Groß vergeben.

---

### Sachverhalt:

Die Buslinie 7632 stellt die Tangentialverbindung vom Neckartal ins Ammertal her mit dem Linienweg Rottenburg – Wendelsheim – Oberndorf – Poltringen – Pfäffingen (– Reusten – Altingen). Auf dem Teilstück Rottenburg – Poltringen führt sie parallel zur Linie 18, auf dem Teilstück Pfäffingen – Altingen parallel zur Linie 777 (künftig 792). Die Linie 7632 wird heute eigenwirtschaftlich als Gemeinschaftskonzession der Firmen Groß und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) gefahren und bedient fast ausschließlich den Schülerverkehr vom Ammertal in Rottenburger Schulen. Die Genehmigung läuft zum 04.12.2016 aus und wurde von den Firmen Groß und RAB als Gemeinschaftskonzession zur Wiedererteilung beantragt. Die Linie 7632 ist im Linienbündelungskonzept des Landkreises bündelfrei, da die verkehrlichen Verflechtungen in den Raum Rottenburg gehen.

Mit der Aufstellung des Nahverkehrsplans 2012 hat der Kreistag Tübingen beschlossen, die komplette Achse Rottenburg – Pfäffingen künftig angebotsorientiert mindestens im Stundentakt als Linie des Grundnetzes zu bedienen und nicht nur im Teilstück Rottenburg – Oberndorf, wie ursprünglich von der Verwaltung vorgeschlagen. Ferner ist im Nahverkehrsplan die Anbindung an die Ammertalbahn in Pfäffingen vorgesehen.

Die Verwaltung hat verschiedene Möglichkeiten der Umsetzung geprüft. Da mit der Linie 18 ein dichter eigenwirtschaftlicher Verkehr im größten Abschnitt der Achse besteht, bedeutet die Vergabe eines zusätzlichen Angebots die Einrichtung eines wirtschaftlich und verkehrlich nicht vertretbaren Parallelverkehrs. Auch spricht die benötigte Umlaufzeit von knapp über 30 Minuten von Rottenburg nach Pfäffingen gegen eine isolierte Vergabe, da sie lange Standzeiten zur Folge hat.

Eine Vergabe zusätzlicher Fahrten nur auf dem Teilstück Oberndorf – Pfäffingen indes widerspräche der verkehrsplanerischen Zielsetzung, die komplette Achse Rottenburg - Pfäffingen an die Ammertalbahn anzubinden.

Als dritter Weg bietet sich der Ausbau der bestehenden Verbindung in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen als Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. IV Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates (EU-VO 1370) an: Da die Verwaltung diese Lösung favorisiert, hat sie mit der auf Unternehmerseite federführenden Firma Groß Kontakt aufgenommen und die konkrete Umsetzung erörtert. Die Firma Groß hat da-

raufhin einen neuen Fahrplan der Linie 7632 erarbeitet, in dem Synergien mit andern Verkehren berücksichtigt sind.

Ein zentrales Planungsthema war die Anbindung der Linie 7632 an die Ammertalbahn in Pfäffingen. Aufgrund des Zugfahrplans ist

- ⇒ **entweder** eine optimale Anbindung in Fahrtrichtung Tübingen (Übergang ca. 3 Minuten) ohne Anschluss Richtung Herrenberg
- ⇒ **oder** aber eine optimale Anbindung in Fahrtrichtung Herrenberg (Übergang ca. 3 Minuten) mit verlängerten Übergangszeiten Fahrtrichtung Tübingen (ca. 10 Minuten)

möglich. Dieses Thema hat vor allem für den Rottenburger Teilort Oberndorf Bedeutung, da dort Hoffnungen auf verkürzte Fahrtzeiten nach Tübingen bei Umsteigeverbindungen auf die Ammertalbahn bestanden, die im Zielkonflikt mit der Verbindung nach Herrenberg stehen. In Rottenburg selbst und in Wendelsheim besteht der Zielkonflikt nicht, die Bus- oder Zugverbindung läuft dort schneller über das Neckartal / Tübingen Hbf.

Daher wurde das Thema am 18.03.2015 im Ortschaftsrat Oberndorf vorgestellt und erörtert. Der Ortschaftsrat hat sich für die Optimierung des Übergangs nach Herrenberg ausgesprochen und die entsprechenden Planungen begrüßt. Ein wichtiges Argument spielte hierbei auch die weitergehende Anbindung nach Böblingen und Stuttgart.

Mit dem vorgesehenen Fahrplan werden im Wesentlichen die Vorgaben des Nahverkehrsplanes erfüllt. Für Sonntage und den Abendverkehr ist noch ein AST-Konzept zu erarbeiten. Die überwiegende Zahl der Fahrten wird weiterhin eigenwirtschaftlich erbracht, Die Kosten für die im Wege einer Direktvergabe an die Firma Groß zuzubestellenden Leistungen belaufen sich auf ca. 52.000 € p.a. für ca. 22.000 km (Schwellenwerte bis zu denen eine Direktvergabe gemäß EU-VO 1370 immer möglich ist: 300.000 km oder 1 Mio EUR p.a.). Teilweise werden Gelenkbusse eingesetzt. Die umgerechneten km-Sätze liegen im Korridor der Werte der bisher vom Landkreis im Wettbewerb vergebenen Leistungen. Die Umsetzung kann im Dezember 2016 erfolgen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

In HHStelle 1.7920.6300 (Verkehrliche Maßnahmen) fallen zusätzlich jährlich Mehrausgaben in Höhe von 52.000 EUR an, die in der Haushaltsplanung berücksichtigt werden.