

## Tischvorlage Nr. 040/21/1

AZ. 43/797

Anlagen: 2

### Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Vergabe Bündel West 2

#### Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Vorberatung am 05.05.2021

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 12.05.2021

---

#### Sachverhalt:

Im Nachgang an die Beratungen der Projektgruppe ÖPNV und Mobilität und im Vorfeld der VTA-/Kreistagssitzung erreichte die Verwaltung und die Mitglieder der Projektgruppe ÖPNV und Mobilität eine Stellungnahme von Bündnis 90/Die Grünen, die zwischenzeitlich auch als interfraktioneller Antrag ausformuliert wurde (siehe **Anlage 1**). Darin lehnen Bündnis 90/Die Grünen und die SPD die von der Verwaltung für das Wochenende vorgeschlagene Linienführung ab und machen einen Alternativvorschlag, der in **Anlage 2** grafisch dargestellt ist (Ziffer 1 des Antrages: Änderung Buchstabe e) des Beschlussvorschlages). Ziffer 2 enthält einen Prüfauftrag für den mittelfristigen Ausbau der geplanten Ergänzungslinie zu einer Regiobuslinie.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Zu Ziffer 1

Beim Alternativvorschlag von Bündnis 90/Die Grünen und der SPD handelt es sich quasi um eine „abgespeckte“ Variante 4 (vgl. Ziffer 8b in Tabelle 2 in KT-DS 040/21). Zentraler Unterschied zur Variante 4 ist die Bedienung von Hailfingen mit dem Anrufverkehr außer an Samstagen, wo – wie heute – der Bus verkehren soll. Die Kosten dieser neuen Variante fallen daher etwas geringer aus, sie belaufen sich auf 78 T€.

Insgesamt fallen also Mehrkosten gegenüber dem Status quo in Höhe von 375 T€ p.a. an. Diese ergeben sich aus den in der KT-DS Nr. 040/21 dargestellten, verkehrlichen Verbesserungen (siehe Tabellen 1 und 2) Ziffern 1 bis 5 mit 319 T€ plus Ziffer 7 mit zusätzlichen 22 T€ und neu mit 34 T€ (= Saldo aus den Mehraufwendungen in Höhe von 78 T€ (s.o.) und den bereits enthaltenen Ziffern 3 + 4).

Für diese neue Variante treffen die Bewertung in KT-DS 040/21 ebenfalls zu, daher wird sie nicht empfohlen. Problematisch erscheint zusätzlich die entstehende „Mischbedienung“ von Seeborn durch Bus und Anrufverkehr. Gemäß den Vorgaben im Nahverkehrsplan sollte dies vermieden werden. Für die Praxis erwartet die Verwaltung Probleme, da ein Mischbetrieb (v.a. von Gelegenheitskunden) als solcher oft nicht wahrgenommen wird.

## Zu Ziffer 2

Die Anregung des Aufbaus einer Schnellverbindung Rottenburg – Bondorf, ggf. als Regiobuslinie hatte die Verwaltung als Prüfauftrag bereits mitgenommen. Eine Umsetzung wäre durch eine entsprechende Umbestellung während der Vertragslaufzeit möglich, die standardmäßig verwendeten Vertragsformulierungen erlauben dies. Während der Vertragslaufzeit werden ohnehin aufgrund der für 2025 geplanten Fahrplanumstellungen auf der Gäubahn Umbestellungen im Bündel West 2 erforderlich werden.

## Weitere verkehrsplanerische Aspekte

Die Verwaltung hält die Anschlüsse in Bondorf in Fahrtrichtung Süden (Rottweil / Singen / Bodensee) für Kunden aus Rottenburg Kernstadt ebenfalls für untergeordnet, da derzeit gute Anschlüsse über die Kulturbahn in Horb bestehen.

Allerdings decken die Verbindungen von Rottenburg über Horb nicht die Fahrtrichtung nach Westen (Freudenstadt / Offenburg / Karlsruhe) zufriedenstellend ab. Für die Relation Rottenburg – Freudenstadt werden beispielsweise an Sonntagen ca. 2 Stunden Fahrtzeit bei idR zwei Umstiegen (in Horb und Hochdorf/Eutingen) benötigt. Mit einer Bus/Zug-Verbindung via Bondorf ist eine Fahrtzeit von ca. 1 ¼ h bei einem Umstieg realisierbar (zum Vergleich: PKW ca. 50 bis 60 Minuten).

Um die Züge Richtung Freudenstadt zu erreichen, müssen die Busse ca. 5 Minuten früher in Bondorf ankommen, als dies für die Züge Richtung Stuttgart erforderlich wäre, so dass sich in Richtung Stuttgart ein um ca. 5 Minuten verlängerter Aufenthalt ergibt. Die Verwaltung sieht dies aber als zumutbar an, angesichts der deutlichen Fahrtzeitunterschiede in Richtung Freudenstadt / Offenburg / Karlsruhe. Diese Querachse kann durch den realisierten Anschluss in Bondorf zum Individualverkehr überhaupt erst aufschließen. Sie hat im Freizeitverkehr gerade am Wochenende ein nicht unerhebliches Potenzial.

## **Finanzielle Auswirkungen:**

Bei Realisierung des Antrags (Ziffer 1) fallen in Produktgruppe 5470-1 „Verkehrsbetriebe/ ÖPNV“, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen (siehe Nr. 14 auf S. 254 im Tabellenanteil des laufenden Haushaltsplans) im Jahr 2022 zusätzliche Ausgaben in Höhe von 125 T€ an (Rumpfbjahr), in den darauffolgenden Jahren 375 T€, was die Verwaltung in der Haushaltsplanung berücksichtigen wird. Der endgültige Betrag ist abhängig vom Ergebnis des wettbewerblichen Vergabeverfahrens.

Für Ziffer 2 als Prüfauftrag fallen keine zusätzlichen Kosten an.