

Kreistagsdrucksache Nr. 112/21

AZ 43/797

Anlage: 1

Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Weiterentwicklung Busverkehr Linienbündel 9

Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Vorberatung am 08.12.2021

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 15.12.2021

Beschlussvorschlag:

Dem im Sachverhalt dargestellten Vorgehen zur Vorabbekanntmachung des Bündels 9 wird zugestimmt.

Im Rahmen des anschließend wahrscheinlichen gemeinwirtschaftlichen Vergabeverfahrens werden der Antrag der FDP sowie das Thema der Kapazitätsbereitstellung in Spitzenzeiten von der Verwaltung nochmals im Detail auf ihre weitere Umsetzbarkeit geprüft.

Der mit Beschluss vom 21.7.2021 auf den interfraktionellen Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU und SPD vom 16.7.2021 hin eingerichtete Probetrieb seit dem 13.9.2021, wird aufgrund der nachgewiesenermaßen ausreichenden Kapazitäten im regulären Angebot nach den Weihnachtsferien 2021/2022 nicht fortgeführt.

Sachverhalt:

Auf Kreistagsdrucksache 078/21 und 078/21/1 wird verwiesen. Das Linienbündel 9, für das der Landkreis Böblingen als Aufgabenträger federführend tätig ist, enthält die Buslinien 826, 826A und 828 (Tübingen – Dettenhausen – Leinfelden / Flughafen). Gemäß dem Kreistagsbeschluss vom 21.07.2021 wurden auf diesen derzeit eigenwirtschaftlich betriebenen Linien zusätzliche Verkehrsleistungen in den Schülerspitzen beim Konzessionär, zunächst probeweise bis zu den Weihnachtsferien 2021, bestellt. Weiterhin steht für das landkreisübergreifende Bündel 9 vor dem Hintergrund des teilfortgeschriebenen Nahverkehrsplanes die Vorabbekanntmachung für die Neuvergabe zum 10.12.2023 an. Zuletzt wurde von der FDP-Fraktion ein Antrag zur verkehrlichen Ausgestaltung des Bündels eingebracht (**Anlage 1**).

Wie auf der Kreisfahrplankonferenz bereits vorgestellt, sollen ab dem Fahrplanwechsel die als „Airportsprinter“ geführten, schnellen Fahrten der Linien 828 (also ohne Feinerschließung von Waldenbuch und Steinenbronn), als eigene Schnellbuslinie X82 geführt werden.

1. Vorabbekanntmachung

Die Vorabbekanntmachung für das Bündel 9 soll, nach Endabstimmung der drei beteiligten Landkreise Böblingen, Esslingen und Tübingen, noch im Dezember 2021 veröffentlicht werden, Gespräche hierzu fanden bereits statt. Mit der Vorabbekanntmachung werden die Mindestanforderungen an den zu vergebenden Verkehr für alle Akteure verbindlich festgelegt.

Findet sich dann kein Interessent, der den Verkehr eigenwirtschaftlich betreiben kann, erfolgt im zweiten Schritt ein wettbewerbliches Verfahren. Im wettbewerblichen Verfahren können die Anforderungen gegenüber der Vorabbekanntmachung erhöht werden.

Da es sich im vorliegenden Fall um einen landkreisüberschreitenden Verkehr in den drei Landkreisen Böblingen, Esslingen und Tübingen handelt, war auch im Vorfeld abzustimmen, welchen finanziellen Beitrag künftig jeder Landkreis zu leisten bereit ist, bzw. wie eine Aufteilung vorgenommen werden soll, wenn sich kein eigenwirtschaftlicher Betreiber mehr findet. Hierbei bestand Konsens, dass vorrangig einvernehmliche Lösungen anzustreben sind. Soweit diese nicht zustande kommen, hat der Landkreis mit zusätzlichen Wünschen diese komplett zu tragen, auch dann, wenn möglicherweise die anderen Landkreise hiervon profitieren.

Grundlage der Vorabbekanntmachung wird der derzeit gültige eigenwirtschaftliche Fahrplan sein. Dieser würde ergänzt durch folgende Vorgaben:

- a) Einrichtung einer Regiobuslinie (schnelle Verbindungen Flughafen – Tübingen)
- b) Einrichtung von Nachtbusfahrten Flughafen – Tübingen
- c) Verdichtung des Takts zwischen Dettenhausen und Tübingen auf einen Viertelstundentakt werktags von Montag bis Freitag
- d) Ersatz des heutigen Haustarifs durch den Landestarif

zu a)

Unter der Voraussetzung der Zustimmung der Landkreise Böblingen und Esslingen wird für die Einrichtung einer Regiobuslinie Flughafen – Tübingen der ab Dezember 2021 gültige Fahrplan der Linie X82 weiter ausgebaut, so dass die Vorgaben des Landes zu den Regiobuslinien umgesetzt werden. D.h. es wird eine stündliche schnelle Verbindung zwischen Tübingen und dem Flughafen an Wochentagen von 5 bis 24 Uhr, an Samstagen von 6 bis 24 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 7 bis 24 Uhr geben. Hierfür wurde von Seiten des Verkehrsministeriums eine Förderung von 50% der zusätzlichen Kosten nach Abzug der zusätzlichen Einnahmen in Aussicht gestellt. Dies gilt zumindest bis zur Inbetriebnahme der schnellen Zugverbindungen im Rahmen von Stuttgart 21 über die Wendlinger Kurve. In Verbindung mit der Linie 828 kann mit der ausgebauten Linie X 82 so an Wochenenden die Vorgabe eines (angenäherten) Halbstundentaktes zwischen Tübingen und Dettenhausen im Zielkonzept des Nahverkehrsplans Tübingen umgesetzt werden. Nach einer ersten Schätzung durch den VVS auf Grundlage der Linienkilometer würden für den Landkreis Tübingen jährliche Kosten in Höhe von 114 T€ entstehen.

zu b)

Bereits zum Fahrplanwechsel 2021 werden im VVS-Gebiet Änderungen im Nachtbusverkehr kostenneutral umgesetzt. Diese geänderten Fahrten sollen künftig bis Tübingen weitergeführt werden, in Fahrtrichtung Flughafen-Tübingen über den Linienweg der Linie 828, in der entgegengesetzten Fahrtrichtung Tübingen-Flughafen über den Linienweg X82. Der zusätzliche Abschnitt Waldenbuch-Tübingen würde vom Landkreis Tübingen finanziert. Da damit der AST-Verkehr zwischen Tübingen und Dettenhausen durch einen Nachtbusverkehr ersetzt wird, kann auch dies weitgehend kostenneutral zum Status Quo dargestellt werden.

zu c)

Die Verdichtung der Verbindung Tübingen - Dettenhausen auf einen Viertelstundentakt ist gemäß dem Nahverkehrsplan Tübingen (Mindeststandards) mit der Neuvergabe umzusetzen. Dazu muss in den Hauptverkehrszeiten in der Regel ein zusätzliches Fahrtenpaar pro Stunde eingerichtet werden. Dies kann unabhängig von den Landkreisen Böblingen und Esslingen erfolgen. Die anfallenden Mehrkosten müssen in vollem Umfang vom Landkreis Tübingen getragen werden und belaufen sich auf ca. 275 T€.

zu d)

Alle derzeit noch bestehenden Haustarife auf verbundüberschreitenden Buslinien sollen künftig in den BW-Tarif, als einheitlichem Tarif für das gesamte Land, überführt werden. Haustarife werden in Zukunft nicht mehr genehmigt werden, es handelt sich hierbei um eine Landesvorgabe. Gespräche zur Umsetzung dieses Themas laufen derzeit auch unter Einbezug der Verbände.

Zusammengefasst empfiehlt die Verwaltung also die Umsetzung der vorgenannten Punkte, Punkt a) vorbehaltlich der Zustimmung der Landkreise Böblingen und Esslingen, in der Vorabkennzeichnung. Damit, und vor dem Hintergrund der aktuell schwierigen Einnahmesituation im Zusammenhang mit dem Gelegenheitsverkehr zum Flughafen infolge Corona, wird nach Einschätzung der Verwaltung das Bündel 9 nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Bei der wahrscheinlichen anschließenden gemeinwirtschaftlichen Vergabe eröffnen sich für die Aufgabenträger vertiefte Zugriffsmöglichkeiten, auch für die Umsetzung der planerischen Anliegen der nachfolgenden Punkte 2 und 3, was dann gemeinsam mit den Landkreisen Böblingen, Esslingen und dem VVS erfolgen muss.

2. Antrag der FDP-Fraktion vom 26.07.2021, „Ausbau der Busverbindung (Leinfelden-) Dettenhausen - Tübingen; Verbesserung der Anschlüsse an die Schönbuchbahn am Bahnhof Dettenhausen“

a) Viertelstunden-Takt Tübingen-Dettenhausen / Anschluss Schönbuchbahn

Zum Erreichen eines durchgehenden Viertelstundentaktes Montag bis Freitag von 6:00 bis 21:00 Uhr auf der Verbindung Tübingen - Dettenhausen muss zu den bereits bestehenden Abfahrten eine zusätzliche Abfahrt pro Stunde eingerichtet werden, was im bestehenden System möglich wäre. Die zusätzlichen Kosten hier belaufen sich auf ca. 454 T€ pro Jahr, weshalb die Verwaltung – wie unter 1c) dargestellt – in der Vorabkennzeichnung nur die Umsetzung in den nachfragestarken Hauptverkehrszeiten empfiehlt.

Anschlüsse an die Schönbuchbahn bestehen bereits mit den Bestandsfahrten, nämlich über die Linie 828 (direkter Umstieg am Bahnhof Dettenhausen) und 826 (mit Fußweg von ca. 5 Minuten Dauer in Dettenhausen). Eine Änderung dieses Systems wäre mit den Vorgaben der beteiligten Landkreise Böblingen und Esslingen nicht vereinbar, die auf übergeordnete Zwangspunkte in den dortigen Landkreisen abheben (S-Bahnanschluss in Leinfelden und in Echterdingen; Kurzläuferkurse auf der Linie 826 Leinfelden-Waldenbuch).

b) Innerörtliche Linienführung in Tübingen

Zur Führung des Linienweges über WHO, Technologiepark und Kliniken ist nach ersten Gesprächen eine Einigung mit dem Stadtverkehr Tübingen als Konzessionsinhaber nicht schnell zu erreichen, zumal grundlegende Fragen der Planungshoheit geklärt werden müssen. Außerdem wäre eine Abweichung vom bestehenden Linienweg auf Grund der vorher bereits erwähnten Problematik der übergeordneten Zwangspunkte nur bei der zusätzlich einzurichtenden Taktlage - und damit nur im Stundentakt – möglich. Daher kann dies nicht in die VAB aufgenommen werden, wird jedoch im Falle einer gemeinwirtschaftlichen Vergabe nochmals vertieft werden.

3. Verstärker-Fahrten in der Schülerspitze

Auf den Linien 826/826A/828 wurden bei dem Betreiber Friedrich Müller Omnibusunternehmen (FMO) Verstärkerleistungen gemäß dem Kreistagsbeschluss vom 21.07.2021 bestellt, die zu zusätzlichen Kosten im Jahr 2021 in Höhe von ca. 51 T€ führen. Diese werden zur Hälfte von den betroffenen Kommunen Tübingen und Dettenhausen getragen. Auf Grund von betrieblichen Zwängen musste die Leistung zur 1. Unterrichtsstunde vom Unternehmer anders als angedacht umgesetzt werden: Zunächst wurde ein zusätzlicher Gelenkbus mit

Abfahrt zwischen den beiden zu verstärkenden Fahrten 7:09 Uhr und 7:20 Uhr ab Dettenhausen eingesetzt, was zwar nicht den geforderten Fahrplanlagen, jedoch der geforderten zusätzlichen Kapazität entspricht. Seit dem 08.11.2021 wird zusätzlich wie beschlossen ein Verstärker um 7:09 Uhr eingesetzt.

Bei den Verstärkerleistungen am Mittag und Nachmittag wurde anstatt die regulären Solobusse durch Gelenkbusse zu ersetzen, je ein zusätzlicher Solobus als Verstärker eingesetzt, wodurch letztlich mehr Sitzplätze als durch den Ersatz durch Gelenkbusse zur Verfügung stehen.

Seit Beginn des Pilotprojektes zur Verstärkung der Schülerspitzen wurden die Fahrgastzahlen sowohl durch verschiedene Mitarbeitende der Verwaltung als auch durch das Busunternehmen regelmäßig mittels Fahrerzählungen erhoben. Bis zur KW41 hat das Verkehrsunternehmen bei seinen Zählungen das Hauptaugenmerk auf die Verstärkerbusse gelegt. Ab der KW42 wurden alle Fahrten zu den relevanten Schulanfangs- und Endzeiten betrachtet. Auf Grundlage dieser Fahrgastzahlen ist der Erfolg der Maßnahme zu bewerten. Die Erhebungen der Fahrgastströme haben folgende Erkenntnisse ergeben:

1. Schulstunde

Linie	Dettenhausen - Tübingen 1. Stunde							Summe	Bemerkung
	826A	828	826	Verst.	826A	Verst.	826		
Dettenhausen Tübingen	06:54	07:00	07:09	07:09	07:09	07:20	07:20		Verstärker 7:09 ab 08.11.2021
Tü Pappelweg	\$	\$	\$	\$	07:27	07:36	07:36		
Tü Hbf	07:18	07:28	07:32	07:32	07:44	07:51	07:51		
Fahrt	826A-1	828-1	826-11	826-11	826A-3	Verst.	826-15		
Fahrzeugtyp	Solo	Solo	Solo	Solo	GKOM	GKOM	Solo		
Gesamtkapazität	81	81	81		113		81	437	Summe ohne Verstärker
"Bequemes Stehen"	60	60	60		85		60	325	Summe ohne Verstärker
Mittelwert vor Corona	47	53	51		62		55	268	
Mittelwert seit Corona	42	55	51		63	27	33	270	
Mittelwert seit Corona mit 7:09 Verstärker	39	45	48	30	45	27	29	263	

Die Abfahrten zur 1. Schulstunde Richtung Tübingen werden seit Start des Projekts durch einen zusätzlichen Gelenkbus verstärkt. Dieser ist für einen Gelenkbus jedoch sehr schwach besetzt, da im Schnitt nur 27 Fahrgäste gezählt wurden. Die maximale Anzahl an Fahrgästen während der Zählungen war mit 45 ebenfalls niedrig. Wie dem Kopf der obigen Tabelle zu entnehmen ist, hat ein Gelenkbus in der Regel (je nach Bauart leicht variierend) eine Gesamtkapazität von 113 Personen. Die Verwaltung sieht ein „bequemes Stehen“ bis zu einer Gesamtauslastung von 85 Personen im Gelenkbus als gegeben an, was bei weitem nicht erreicht wurde.

Außerdem hat der Verstärker hauptsächlich zu einer Reduzierung der Fahrgäste in der Fahrt 826-15 (7:20 Uhr ab Dettenhausen Tübingen Straße) geführt. Zählungen aus der Zeit vor Corona ergaben für diese Fahrt im Schnitt 55 Fahrgäste, mit Verstärker nutzen heute den Bus im Schnitt noch 29 Fahrgäste bei einer maximalen gezählten Auslastung von 35. Die Summe der Mittelwerte von Verstärker und regulärer Fahrt von 56 Fahrgästen deutet ebenfalls darauf hin, dass überwiegend Schüler aus der regulären Fahrt um 7:20 Uhr ab Dettenhausen auf den Verstärker ausweichen.

Die Fahrt 826-11 (7:09 Uhr ab Dettenhausen Tübingen Straße) wurde durch den Gelenkbus nicht entlastet. Über die Wirkungen des seit 08.11.2021 zusätzlich verkehrenden weiteren Busses können zum Redaktionsschluss der Kreistagsdrucksache noch keine abschließenden Aussagen gemacht werden, da der Einsatz in Details noch optimiert werden muss. Es ist aber zu erwarten, dass damit die genannte Fahrt 826-11 entlastet wird.

6. Schulstunde

Linie	Tübingen - Dettenhausen 6. Stunde						Summe	Bemerkung
	826A	826	828	826A	828	Verst.		
Tü Hbf	13:05	13:12	13:18		13:35	13:35		
Tü Pappelweg	\$	\$	\$	13:25	\$	\$		
Dettenhausen Tübingen	13:23	13:31	13:37	13:43	13:54	13:54		
Fahrt	826A-16	826-44	828-36	826A-18	828-38	828-38		
Fahrzeugtyp	Solo	Solo	Solo	GKOM	Solo	Solo		
Gesamtkapazität	81	81	81	113	81		437	Summe ohne Verstärker
"Bequemes Stehen"	60	60	60	85	60		325	Summe ohne Verstärker
Mittelwert vor Corona	73	63	25	75	30		265	2 Datensätze aus 2018
Mittelwert seit Corona	55	44	25	54	23	1	202	

Der Einsatz eines Gelenkbusses statt eines Solobusses bei der Fahrt 828-38 (13:35 Uhr ab Tübingen Hauptbahnhof) als Verstärkungsleistung ist nicht notwendig, da die erhobenen Fahrgastzahlen regelmäßig auch mit einem Solobus überwiegend ohne Stehplätze bedient werden könnten. Im Schnitt waren 24 Fahrgäste bei dieser Fahrt im Bus bei einer (einmaligen) maximalen Auslastung von 43 Personen. Stärker belegt ist Fahrt 826A-16 (13:05 Uhr ab Tübingen Hauptbahnhof). Hier waren im Schnitt 55 Fahrgäste vorhanden (Maximum 73), die ebenfalls noch mit einem Solobus befördert werden können.

Nachmittagsunterricht

Linie	Tübingen - Dettenhausen nachmittags					Summe	Bemerkung
	828	826	Verst.	826A	828		
Tü Hbf	15:35	15:52	15:52	16:15	16:18		
Tü Pauline-Krone-Heim	15:40	15:57	15:57	16:20	16:23		
Dettenhausen Tübingen	15:54	16:11	16:11	16:33	16:37		
Fahrt	828-46	826-56	826-56	826A-22	828-48		
Fahrzeugtyp	Solo	Solo	Solo	GKOM	Solo		
Gesamtkapazität	81	81		113	81	356	Summe ohne Verstärker
"Bequemes Stehen"	60	60		85	60	265	Summe ohne Verstärker
Mittelwert vor Corona	55	11		35	30	131	1 Datensatz aus 2018
Mittelwert seit Corona	18	43	15	31	18	125	

Bei der Fahrt 826-56 (15:52 Uhr ab Tübingen Hauptbahnhof), wurden seit Beginn der Corona-Pandemie im Schnitt 58 Fahrgäste gezählt (Summe regulärer Kurs und Verstärker), welche problemlos mit einem Solobus auch unter der Vorgabe des bequemen Stehens befördert werden können.

Für den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ist geplant, die Fahrt 826A-22 (16:15 Uhr ab Tübingen Hauptbahnhof) um 10 Minuten vorzulegen (Abfahrt neu 16:05 Uhr), so dass für Kurs 826-56 eine weitere Alternativverbindung besteht und er entlastet werden kann. Aktuell geht die Verwaltung davon aus, dass damit und mit der vorgesehenen Verdichtung der Linien auf einen Viertelstundentakt gemäß Nahverkehrsplan ab Neuvergabe 2023 (neue Abfahrt ca. 15:45 Uhr) für die Fahrgäste genug Kapazitäten bereitgestellt werden, damit auf jeden Fahrgast rechnerisch ein Sitzplatz entfällt. Denn es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Fahrgäste zum nachmittäglichen Hauptschulschluss auf diese drei Fahrten verteilen werden, so dass es hier zu keinen Engpässen kommen sollte.

Die mittleren Fahrgastzahlen über die betrachteten Fahrten mit und ohne Verstärker sind bei der Hinfahrt zur 1. Schulstunde in Summe ähnlich und können mit der bestehenden Kapazität (ohne Verstärker) bewältigt werden. So gab es über alle morgendlichen Fahrten vor der Corona-Pandemie im Schnitt 268 Fahrgäste, aktuell sind es 263 (Gesamtkapazität „bequemes Stehen“ ohne Verstärker: 325 Plätze). Eine Steigerung der Fahrgastzahlen insgesamt kann also auch nicht festgestellt werden.

Bei der Rückfahrt nach der 6. Schulstunde (ca. 13 Uhr) ist hingegen sogar ein deutlicher Fahrgastrückgang zu verzeichnen. Sind es um diese Uhrzeit im Schnitt 202 Fahrgäste waren es früher 265. Auch zum Nachmittagsunterricht fahren weniger Fahrgäste als früher mit den betrachteten Linien von Tübingen Richtung Dettenhausen, der Unterschied fällt aber nicht ganz so groß aus. Zu erklären ist der Rückgang mittags und nachmittags mit den durch die Corona-Pandemie stark zurückgegangen Fahrgastströmen zum Flughafen.

Daten des Schülerlistenverfahrens

Um die Ergebnisse der Zählungen mit den der Verwaltung bekannten Vertriebszahlen des Schülerlistenverfahrens zu validieren, wurden jeweils die Anzahl der Schülermonatskarten in den Septembermonaten der Jahre 2018 bis 2021 verglichen. Wird die Anzahl der Schülermonatskarten im Schülerlistenverfahren betrachtet, fällt auf, dass diese seit mehreren Jahren rückläufig sind (-31 seit 2018). Dies ist überwiegend bei Auszubildenden und Schülern, die die Schulen in Derendingen besuchen der Fall (-30 seit 2018). Diese Fahrgäste benutzen allerdings die im Rahmen des Pilotprojektes verstärkten Fahrten nicht, sondern nutzen frühere Verbindungen.

Bei ausschließlicher Betrachtung der WHO-Schulen und der Schulen am Hauptbahnhof Tübingen ist von 2018 bis 2020 ein Anstieg der Schülermonatskarten zu verzeichnen (+11). Dieser Trend wurde im September 2021 unterbrochen. Hier gab es einen leichten Rückgang der Schülermonatskarten (-3), trotz des Einsatzes der Verstärkerfahrten.

Fazit

Die umfangreichen Datenerhebungen bestätigen die Einschätzung der Verwaltung, dass es auf der Relation Dettenhausen-Tübingen kein grundsätzliches Kapazitätsproblem gibt. Die hier vorliegenden konkreten Beschwerden sind meist auf baustellenbedingte Probleme oder sonstige Betriebsstörungen zurückzuführen. Wie auf den anderen Achsen im Landkreis ist – bei Normalbetrieb – die Beförderung aller Fahrgäste in den Spitzenzeiten mit einer Kapazitätsauslastung der Fahrzeuge mit maximal „bequemem Stehen“ möglich. Durch die eingesetzten Verstärkerbusse konnten rechnerisch sogar Sitzplätze für alle zur Verfügung gestellt werden, was natürlich einen Komfortgewinn für die Bestandsfahrgäste darstellt.

Es gibt keinen Hinweis, dass durch den Einsatz der Verstärkerbusse im vorliegenden Fall Neukunden gewonnen werden konnten.

Aufgrund des unzureichenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist die Verwaltung der Auffassung, dass das Pilotprojekt in der derzeitigen Form im nächsten Jahr nicht fortzusetzen ist. Sollte bei der Gemeinde Dettenhausen und der Stadt Tübingen dennoch Interesse bestehen, die Verstärkerleistungen weiter einzusetzen, müssten sie diese selbst finanzieren.

Im Rahmen der wahrscheinlichen künftigen gemeinwirtschaftlichen Vergabe des Linienbündels 9 wird die Verwaltung in Zusammenarbeit mit den anderen Aufgabenträgern und dem VVS die Kapazitäten in der Spitze grundlegend überprüfen.

Hinweis zur Zuständigkeit:

Vorabbekanntmachungen, die eine bloße Umsetzung der durch den Kreistag im Rahmen des Nahverkehrsplans festgelegten Mindeststandards darstellen, erfolgen grundsätzlich in Verwaltungszuständigkeit. Im vorliegenden Fall stehen in diesem Sachzusammenhang jedoch Fraktionsanträgen zur Beschlussfassung (vgl. Punkte 2 und 3 der Drucksache), die ebenfalls auf die Weiterentwicklung des Busverkehrs dieses Linienbündels abzielen, so dass für den Gesamtkomplex Gremienzuständigkeit gegeben ist.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Erhöhung des Bedienungsstandards in der Vorabbekanntmachung gegenüber heute wird das Bündel 9 voraussichtlich seine Eigenwirtschaftlichkeit ab der Neuvergabe verlieren. Ab dem Haushaltsjahr 2024 fallen dann zusätzliche Kosten in Produktgruppe 5470-1 „Verkehrsbetriebe/ ÖPNV“, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen (siehe Nr. 14 auf S. 254 im Tabellenteil des laufenden Haushaltsplans) an, deren Höhe sich voraussichtlich auf 389 T€ p.a. belaufen wird. Die Summe setzt sich aus den zusätzlichen Kosten für den Regiobus (Ziffer 1a) in Höhe von 114 T€ und den zusätzlichen Kosten für den Viertelstundentakt Tübingen-Dettenhausen in den Hauptverkehrszeiten (Ziffer 1c) in Höhe von 275 T€ zusammen. Haushaltsrisiken können sich insbesondere durch verschärfte Vorgaben für den Einsatz sauberer Fahrzeuge ergeben.

Die Verwaltung wird die zusätzlichen Kosten bei der Haushaltsaufstellung berücksichtigen.