

1. Überblick

Die Buslinienverkehre im Linienbündel 2 werden zum 01.07.2025 neu vergeben. Der Rems-Murr-Kreis führt als zuständiger Aufgabenträger das Vergabeverfahren durch und finanziert das sogenannte Basisangebot als Grundangebot vollständig selbst. Wünschen die beteiligten Kommunen ein darüber hinausgehendes Verkehrsangebot, müssen sie sich hälftig an den dafür erforderlichen Kosten beteiligen. Aus diesem Grund werden entsprechende Beschlüsse der Gemeinderäte aus Kernen, Korb, Waiblingen und Weinstadt eingeholt. Sobald diese Beschlüsse vorliegen und feststeht, welches Verkehrsangebot die Kommunen wünschen, kann der Rems-Murr-Kreis die Neuvergabe des Linienbündels einleiten.

2. Vergabeverfahren

Im Rems-Murr-Kreis hat die zweite Vergaberunde im regionalen Busverkehr begonnen. Das Verfahren ist identisch mit demjenigen, das bereits in der ersten Vergaberunde angewendet wurde und zur Linienverkehrsgenehmigung für die Firma Fischle geführt hat, die das Linienbündel 2 derzeit betreibt. Grundsätzlich sind zwei Arten von Verkehren zu unterscheiden: Eigenwirtschaftliche Verkehre finanzieren sich durch Fahrgeldeinnahmen, erhalten also keine direkten Zuschüsse der öffentlichen Hand. Das trifft unter anderem auf den aktuellen Verkehr im Linienbündel 2 zu. Gemeinwirtschaftliche Verkehre werden dagegen maßgeblich durch die öffentliche Hand finanziert.

2.1 Eigenwirtschaftliche Verkehre

Nach der gesetzlichen Systematik sind eigenwirtschaftliche Verkehre vorrangig. Aus diesem Grund muss der Rems-Murr-Kreis als Aufgabenträger seine Absicht, einen gemeinwirtschaftlichen Verkehrsvertrag abzuschließen, im europäischen Amtsblatt bekanntmachen. Diese sogenannte Vorabbekanntmachung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen.

Nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung haben Unternehmer 3 Monate lang Zeit, einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen. Dazu kalkulieren sie ihre Kosten und insbesondere auch die erwarteten (Fahrgeld-)Einnahmen. Je gewinnträchtiger ein Verkehr ist, desto mehr Unternehmer sind tendenziell bereit, den Verkehr ohne direkte Zuschüsse der öffentlichen Hand zu fahren. Die eingegangenen eigenwirtschaftlichen Anträge werden vom Regierungspräsidium Stuttgart als Genehmigungsbehörde dahingehend geprüft, ob sie alle rechtlichen Vorgaben erfüllen und insbesondere mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans und der Vorabbekanntmachung in Einklang stehen. Ist das bei einem Antrag der Fall, wird diesem Unternehmen die Linienverkehrsgenehmigung erteilt. Ist das bei mehreren Anträgen der Fall, wählt das Regierungspräsidium den besten Antrag aus. Bei der Auswahl spielt insbesondere eine Rolle, welche verkehrlichen Mehrleistungen die Unternehmen über die Vorgaben der Vorabbekanntmachung hinaus angeboten haben.

Eigenwirtschaftliche Verkehre bieten für die öffentliche Hand einige Vorteile. Zum einen müssen keine direkten Zuschüsse geleistet werden. Für die Kommune bedeutet das: Sie muss nichts für den Verkehr bezahlen. Zum anderen kann der Wettbewerb um den „besten“ Antrag dazu führen, dass sich die Unternehmer mit eigenwirtschaftlichen Mehrleistungen zu überbieten versuchen. Das bedeutet, dass das tatsächlich gefahrene Verkehrsangebot teilweise noch deutlich über dem liegt, was durch den Landkreis ausgeschrieben wird. Im Gegenzug sind jedoch die Einflussmöglichkeiten des Aufgabenträgers auf den Unternehmer sehr gering, was insbesondere dann zu Problemen führen kann, wenn das Verkehrsangebot nachträglich verändert werden soll.

2.2 Gemeinwirtschaftliche Verkehre

Bereits in der ersten Vergaberunde gab es einige Linienbündel, in denen die Fahrgeldeinnahmen nach Einschätzung der Unternehmer nicht ausreichend waren, um den Verkehr ohne öffentliche Zuschüsse zu fahren. In der zweiten Vergaberunde dürfte die Zahl dieser Linienbündel zunehmen, was u. a. auf die Nachwirkungen von Corona, gestiegene Treibstoffkosten, gestiegene Personalkosten und die gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz sauberer Fahrzeuge zurückzuführen ist. Traut sich kein Unternehmer zu, den Verkehr eigenwirtschaftlich zu fahren, führt der Landkreis ein Jahr nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung das eigentliche Vergabeverfahren durch. Ziel dieses Verfahrens ist der Abschluss eines Verkehrsvertrags, der insbesondere eine Vergütung des Unternehmers für seine Verkehrsleistungen vorsieht. Den Zuschlag im Verfahren erhält der Bieter mit den meisten Wertungspunkten. Wertungspunkte werden in der zweiten Vergaberunde im VVS vor allem für einen niedrigen Angebotspreis vergeben, daneben aber auch für qualitative Aspekte.

Gemeinwirtschaftliche Verkehre haben für die öffentliche Hand insbesondere zwei Nachteile: Zum einen muss für die Verkehrsleistung Geld bezahlt werden. Zum anderen bieten die Unternehmer höchstens in geringem Umfang Mehrleistungen an, die über die das ausgeschriebene Angebot hinausgehen. Im Gegenzug hat der Aufgabenträger über den Verkehrsvertrag jedoch weitreichende Einflussmöglichkeiten auf den Unternehmer. Insbesondere ist es erheblich einfacher, nachträglich das Verkehrsangebot anzupassen oder hohe Qualitätsstandards durchzusetzen.

Unabhängig davon, wie der Verkehr finanziert wird, muss das Unternehmen spätestens 6 Monate vor Betriebsaufnahme einen Antrag auf Linienverkehrsgenehmigung beim Regierungspräsidium Stuttgart stellen.

Vorabbekanntmachung und eigentliches Vergabeverfahren sind miteinander verknüpft. Wenn in der Vorabbekanntmachung ein bestimmtes Verkehrsangebot vorgegeben wird, muss im Vergabeverfahren mindestens dasselbe Verkehrsangebot gefordert werden. Die Vergabe darf also nicht hinter der Vorabbekanntmachung zurückbleiben, wohl aber darüber hinausgehen.

2.3 Ausgangslage im Linienbündel 2

Die Verkehrsleistungen im Linienbündel 2 endeten infolge der EU-weiten Rechtslage zum 31.12.2018 und mussten somit zum 01.01.2019 neu vergeben werden. Auf der Grundlage des Nahverkehrsplans hat der Rems-Murr-Kreis die beabsichtigte Vergabe der Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Jahr 2017 erstmals vorabbekanntgemacht. Seinerzeit sind fünf eigenwirtschaftliche Anträge eingegangen. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat der Firma Fischle Regionalverkehr Stuttgart GmbH & Co. KG die Linienverkehrsgenehmigung (Konzession) zum 01.01.2019 erteilt. Seitdem erbringt die Firma Fischle die Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich, d. h. weder der Landkreis noch die beteiligten Kommunen zahlen direkte Zuschüsse an das Unternehmen. Gleichzeitig hat der Genehmigungswettbewerb geführt, dass die erbrachten Verkehrsleistungen deutlich über das vom Landkreis vorabbekanntgemachte Angebot hinausgehen.

Da die Linienverkehrsgenehmigung zum 30.06.2025 endet, müssen die Verkehre zum 01.07.2025 neu vergeben werden. Für die Neuvergabe wird das Linienbündel 2 nach den Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplans neu zugeschnitten. Zukünftig sind im diesem Linienbündel alle Busverkehre enthalten, die den Knoten Endersbach anfahren (Linien 202, 206, 209, 219). Die Vorabbekanntmachung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsaufnahme, d. h. ab April 2023, erfolgen. Zur Sicherstellung, dass den Anbietern ausreichend Zeit für die Erstellung der Angebote sowie im Falle des Zuschlags die hinreichende Rüstzeit für die Vorbereitung der Betriebsaufnahme zur Verfügung steht, soll die Vorabbekanntmachung so bald wie möglich veröffentlicht werden.

Aktuell ist eine Veröffentlichung im Mai geplant, sodass die Ausschreibung dann ein Jahr später veröffentlicht werden kann, sofern kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingeht.

3. Finanzierungsabgrenzung zwischen Landkreis und Kommunen

Für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr zahlt die öffentliche Hand keine direkten Zuschüsse. Für den aktuellen Verkehr im Linienbündel 2 muss deshalb keine Kommune Zahlungen an den Rems-Murr-Kreis leisten. Sollte das Linienbündel 2 auch nach der Neuvergabe eigenwirtschaftlich betrieben werden, würden auch ab 2025 keine Kosten auf die Kommunen zukommen.

Wird das Linienbündel 2 dagegen künftig gemeinwirtschaftlich betrieben, richten sich die Kosten für die Kommunen danach, welches Verkehrsangebot sie wünschen. Dabei sind grundsätzlich drei Stufen zu unterscheiden, die sich aus der durch den Kreistag beschlossenen Finanzierungsabgrenzung ergeben:

- Die erste Stufe bildet das im Nahverkehrsplan festgelegte Basisangebot. Dieses Basisangebot stellt ein verlässliches und nachfragegerechtes Grundnetz dar, das aus Sicht des Landkreises elementar für die Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen ist. Aus diesem Grund trägt der Landkreis die Kosten für das Basisangebot zu 100 % selbst. Die Kommunen müssen sich finanziell nicht daran beteiligen. Das Basisangebot wird ausgeschrieben und gefahren, wenn und soweit die Kommunen eine Mitfinanzierung der Verkehre ablehnen.
- Das Angebot, das über das Basisangebot hinausgeht, wird durch den Landkreis zu 50 % finanziert. Die andere Hälfte muss durch die beteiligte/n Kommune/n aufgebracht werden. Voraussetzung für die Mitfinanzierung durch den Landkreis ist, dass das Angebot als verkehrlich sinnvoll eingeschätzt wird, was bei dem Angebot bis zur Grenze des Status Quo in aller Regel der Fall ist. Ein über das Basisangebot hinausgehendes Verkehrsangebot gibt der Landkreis nur dann im Rahmen der Vergabe vor, wenn und soweit ihm die hälftige Kostenübernahme durch die Kommune zuvor verbindlich zugesichert worden ist.
- Für Verkehrsleistungen, die nicht als verkehrlich sinnvoll eingeschätzt werden, übernimmt der Landkreis keine Kosten. Er nimmt diese Leistungen jedoch in die Vergaben mit auf, wenn ihm die Kommunen zuvor eine vollständige Kostenübernahme verbindlich zugesichert haben.

4. Verkehrliche Aspekte

In der ersten Vergaberunde wurden aufgrund konkurrenzierenden eigenwirtschaftlicher Anträge von mehreren Verkehrsunternehmen im Raum Waiblingen zahlreiche Angebotsverbesserungen verbindlich zugesichert. Die Mehrzahl dieser Angebotsverbesserungen nimmt die vorhandene Linienstruktur sowie das bestehende Taktraster auf. Durch Erweiterung der Betriebszeiten sowie Taktverdichtungen wurde nicht nur der bis dahin bestehende Status quo sichergestellt, sondern das Verkehrsangebot über das im Nahverkehrsplan hinterlegte Basisangebot hinaus zum Teil deutlich ausgeweitet. Mit wenigen Ausnahmen sind diese zusätzlich angebotenen Verkehrsleistungen gut bis sehr gut nachgefragt. Eine Auswertung der aktuellen Nachfragezahlen zeigt, dass nur in wenigen Einzelfällen die im Nahverkehrsplan hinterlegten Kriterien zur Mindestauslastung von Busfahrten nicht erreicht werden.

Bei der nun anstehenden Abwägung, welche von diesen zusätzlich angebotenen Verkehrsleistungen auch künftig erhalten werden sollen, sollte unter dem Aspekt der verkehrlichen Sinnhaftigkeit keine Betrachtung der jeweiligen Einzelfahrt erfolgen, sondern eine Clusterung mehrerer strukturell zusammengehöriger Fahrten in Bausteinen erfolgen, um z. B. eine Taktverdichtung nicht nur solitär, sondern über mehrere Stunden (Hauptverkehrszeit) anbieten zu können. Eine solche

Vorgehensweise stellt die Akzeptanz des Verkehrsangebots sowie dessen Merkbarkeit bei den Fahrgästen sicher. Aus diesem Grund wurden die Zubestellkosten auf Basis solcher Bausteine ermittelt. Diese Bausteine können der Präsentation in der Anlage entnommen werden.

4.1 Betriebsstufen

Im Zuge der Überarbeitung des Nahverkehrsplans sind im Linienbündel 2 zukünftig alle Busverkehre enthalten, die den Knoten Endersbach anfahren. Einige dieser Linien sind jedoch aktuell anderen Linienbündeln zugeordnet, die eine längere Laufzeit haben, und können nicht vorzeitig aus diesen Linienbündeln herausgelöst werden. Umgekehrt sind im derzeitigen Linienbündel Linien enthalten, die für einen Übergangszeitraum im Linienbündel 2 verbleiben und zu einem späteren Zeitpunkt in die dann neu vergebenen anderen Linienbündel übergehen. Aus diesem Grund sind mehrere Betriebsstufen erforderlich, bevor ab dem 01.08.2027 alle Linien den „richtigen“ Bündeln zugeordnet sind. Folgende Betriebsstufen sind vorgesehen:

- In der ersten Betriebsstufe, die den Zeitraum vom 01.07.2025 bis zum 31.12.2026 umfasst, werden die Linien 201, 202, 204 und 206 gefahren.
- In der zweiten Betriebsstufe, die den Zeitraum vom 01.01.2027 bis zum 31.07.2027 umfasst, werden die Linien 202, 206 und 209 gefahren.
- In der dritten Betriebsstufe, die den Zeitraum ab 01.08.2027 umfasst, kommt noch die Linie 219 hinzu.

4.2 Antriebstechnologie

Im Rahmen der zweiten Vergaberunde muss der Landkreis die Vorgaben der europäischen Clean-Vehicles-Directive beachten. Nach dieser Richtlinie müssen bei Beschaffungen bis zum 31.12.2025 45 % der Busse sauber sein, ab dem 1.1.2026 erhöht sich die Quote auf 65 %. „Saubere“ bedeutet, dass die Busse alternative Kraftstoffe nutzen müssen, zum Beispiel Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe oder Biogas. Die Hälfte dieser jeweiligen Quote muss mit vollständig emissionsfreien Fahrzeugen erfüllt werden – hier kommen aktuell nur Wasserstoff- und Elektrobusse in Betracht.

In Umsetzung dieser Richtlinie hat der Kreistag im Sommer 2022 beschlossen, dass u. a. im Linienbündel 2 alle Busse der Regelleistung mit Wasserstoff betrieben werden sollen. Mit der Beschränkung auf die Busse der Regelleistung soll erreicht werden, dass Reservebusse und solche, die zum Beispiel nur für einzelne Verstärkerfahrten im Schülerverkehr eingesetzt werden, weiterhin Verbrennerfahrzeuge sein können. Ansonsten stünden die Investitionskosten außer Verhältnis zum tatsächlichen Nutzen und zur CO₂-Einsparung.

Das Linienbündel 2 profitiert dabei davon, dass Landkreis und Stadt Waiblingen gemeinsam eine Wasserstofftankstelle bereitstellen und finanzieren – würde dies dem jeweiligen Busunternehmen aufgebürdet, wäre mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen, zumal die notwendigen Planungsvorläufe nicht ausreichen dürften, um eine Fertigstellung der Tankinfrastruktur rechtzeitig zur Betriebsaufnahme sicherzustellen.

4.3 Die Linien im Einzelnen

Linie 201 Waiblingen-Neustadt-Hohenacker-Bittenfeld (01.07.2025 bis 31.12.2026)

Auf der Linie 201 soll überwiegend der Status Quo beibehalten werden. Am Linienverlauf und den zu bedienenden Haltestellen wird sich nichts ändern.

Linie 202 Endersbach-Strümpfelbach (ab 01.07.2025)

Auf der Linie 202 soll überwiegend der Status Quo erhalten bleiben. Am Linienverlauf und den zu bedienenden Haltestellen wird sich nichts ändern.

Linie 204 Hegnach-Waiblingen-Beinstein (01.07.2025 bis 31.12.2026)

Auf der Linie 204 soll der Status Quo aufrechterhalten werden. Am Linienverlauf und den zu bedienenden Haltestellen wird sich nichts ändern.

Linie 206 Waiblingen-Endersbach-Beutelsbach-Schnait (ab 01.07.2025)

Auf der Linie 206 soll der Status Quo aufrechterhalten werden. Am Linienverlauf und den zu bedienenden Haltestellen wird sich nichts ändern.

Linie 209 Waiblingen-Korb-Kleinheppach-Beutelsbach-Endersbach (ab 01.01.2027)

Auf der Linie 209 soll der Status Quo beibehalten werden. In Großheppach sollen die Busse zukünftig in beiden Richtungen über die Klingenstraße fahren. Die Haltestelle Katholische Kirche muss hierzu beidseitig ausgebaut werden. Im Gegenzug wird die Haltestelle Backhaus aufgegeben, da diese aktuell keinen verkehrlichen Mehrwert bietet. Zudem sollen die Linie dann jeweils halbstündlich am Bahnhof Beutelsbach und am Bahnhof Endersbach enden. Am Beutelsbacher Bahnhof würden die Fahrgäste von der Waiblinger Korber Höhe, Korb und Großheppach auch einen S-Bahn-Anschluss nach Schorndorf erhalten. Das ist aktuell in Endersbach nicht möglich. Zudem sind in Beutelsbach schon Haltestelle und Wendeschleife vorhanden, da diese aktuell bei Schienenersatzverkehren genutzt wird.

Linie 219 Beinstein-Endersbach-Stetten (ab 01.08.2027)

Die Linie 219 erhält einen neuen Linienweg. Sie beginnt im Beinsteiner Gewerbegebiet an einer noch zu bauenden Haltestelle auf Höhe des heutigen OVR-Betriebshofs und fährt dann nach Endersbach.

Zur besseren Erschließung der Umgebung des S-Bahn-Halts Stetten-Beinstein wird aktuell geprüft, ob auf der K1866 auf Höhe des Plana Küchenlandes zwei Haltestellen gebaut werden können. Ab Endersbach Bahnhof soll die Linie gemäß Status Quo weiter nach Stetten fahren.

Weitere Linien:

Linie 222 Endersbach-Beutelsbach

Diese Linie konnte keine überzeugende Nachfrage liefern und soll daher entfallen.

Linie 205 Waiblingen-Schmidlen

Diese Linie ist nicht verkehrlich sinnvoll und soll daher entfallen. In den 30er-Jahren soll die U2 von Neugereut nach Schmidlen verlängert. Dann hätte die Linie eine Zubringerfunktion zur U2. Zur dritten Vergaberunde wird das nochmals geprüft.