
Amt für Mobilität und
Verkehrsinfrastruktur

Ausschuss für Umwelt und Verkehr
Öffentlich

13.01.2015
TO Nr. 5

Einbringung des Nahverkehrsplans (Anhörungsverfahren)

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr erteilt die Freigabe zur Anhörung für den vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Göppingen 2015.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Der UVA hat in seiner Sitzung vom 19.02.2013 beschlossen, die Erstellung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Göppingen an ein externes Planungsbüro zu vergeben (vgl. UVA 2013/11). In der Folge wurde die Bietergemeinschaft aus PTV und Nahverkehrsberatung SüdWest mit der Erarbeitung des vorgeschalteten Linienbündelungskonzepts sowie des Nahverkehrsplans beauftragt.

Der Nahverkehrsplan bildet nach §12 Abs. 7 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV ist der Landkreis verpflichtet, den Nahverkehrsplan „spätestens nach Ablauf von fünf Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben“. Der erste Nahverkehrsplan des Landkreises Göppingen geht auf das Jahr 1999 zurück. Im Nachgang wurde versucht, auf Grundlage des Nahverkehrsplans 1999 sogenannte „Teilraumkonzepte“ zu entwickeln und umzusetzen. Die erste Untersuchung erfolgte beispielhaft am Raum „Göppingen-Süd/Voralb“. Bereits damals wurden umfangreiche Überlegungen zu einer Vertaktung und Anschlussoptimierung vorgenommen und auch erweiterte Bedienungskonzepte im Raum Göppingen-Bergfeld/Jebenhausen geprüft. Die Umsetzung scheiterte seinerzeit wegen der Zusatzkosten gegenüber dem Status quo-Angebot und der ablehnenden Haltung gegenüber verkehrlichen Änderungen im Bereich beengter Straßenverhältnisse in den Wohngebieten.

Bei der Überprüfung des geltenden Nahverkehrsplans Mitte der 2000er Jahre wurde die zeitnahe Überplanung des Liniennetzes zugunsten des Aufbaus eines eigenen Verkehrsverbundes und tariflicher Kooperationen mit den Nachbarräumen (Stuttgart und Ulm) zunächst zurückgestellt. Diesbezüglich wurde erheblicher Druck

des Landes im Zuge der Entlassung des Landkreises Göppingen aus der Mitfinanzierung des Filstaltakts (bis 2003) aufgebaut. Der Landkreis investierte seit 1995 jährlich rd. 2,6 Mio. €/Jahr in das verbesserte Nahverkehrsangebot zwischen Stuttgart und Ulm. Die Gründung des Filmland Mobilitätsverbundes erfolgte nach langwierigen Verhandlungen zwischen den Verkehrsunternehmen, dem Land und dem Landkreis zum 1.1.2011. Aufgrund der gleichzeitigen Überlegungen bezüglich einer S-Bahn-Anbindung des Landkreises Göppingen sowie der zusammen mit der Förderung des Filmland Mobilitätsverbundes vereinbarten Finanzierung der Teilintegration in den VVS durch das Land bis spätestens 1.1.2014 wurden Überlegungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreis wiederholt zurückgestellt. Parallel wurde die Teilintegration der Stadt Geislingen in den DING-Verbund Ulm/Neu-Ulm verhandelt. Außerdem sollten zunächst die tariflichen und betrieblichen Grundlagen des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Stuttgart und Geislingen (-Ulm) geklärt werden. Diese erfuhren wiederholte Änderungen durch konzeptionelle Alternativen, die auf Landesebene entwickelt wurden und bis heute nicht abgeschlossen werden konnten. Dadurch wurden verlässliche Planungen immer wieder erschwert.

1. Bearbeitungs-/Planungsstand des neuen Nahverkehrsplans

Wesentliche Änderungen im Mobilitätsverhalten, die u.a. der demographischen Entwicklung geschuldet sind, lassen inzwischen keinen weiteren Aufschub bezüglich der Fortschreibung des Nahverkehrsplans mehr zu. Die grundlegende Überplanung des Busverkehrsangebots im Landkreis Göppingen ist dringend geboten, um den künftigen Anforderungen veränderter Verkehrsbeziehungen im Landkreis und in die angrenzenden Räume gerecht zu werden. Das gegenwärtige Nahverkehrsangebot im Landkreis Göppingen basiert in weiten Bereichen unverändert auf dem Schülerverkehr. Aufgrund des zu erwartenden dramatischen Rückgangs der Schülerzahlen (bis zu 15% in den kommenden Jahren, auf einzelnen Linien auch höher) fehlen dem ÖPNV verstärkt Fahrgäste und damit Einnahmen aus Ticketerlösen. Dadurch ist die finanzielle Grundlage des gegenwärtigen Leistungsangebots bei den konzessionierten Busunternehmen dauerhaft gefährdet. Nachdem die tariflichen Spielräume weitgehend ausgereizt sind und der Schülerverkehr schon heute die höchsten Eigenanteile im Land aufweist, können Mindereinnahmen nicht mehr durch höhere Ticketpreise kompensiert werden, wenn der Trend zum Fahrgastenschwund nicht weiter fortgesetzt werden soll.

Hinzu kommt die unsichere Finanzierung aufgrund der durch das Land geplanten Anpassung der Systematik für Zuschüsse nach § 45a Personenbeförderungsgesetz. Dieser regelt die Ausgleichszahlungen an die Unternehmen für die Beförderung von Personen im Ausbildungsverkehr. Die Höhe der möglichen Mindereinnahmen des Landkreises variiert je nach Berechnungsmodell. Ein Minus bis zu 1,8 Mio. €/Jahr steht im Raum. Das Land hat das Projekt aufgrund der massiven Kritik betroffener Landkreise inzwischen zurückgestellt und erhält die pauschalierte Regelung, von welcher der Landkreis Göppingen bisher profitiert, zunächst aufrecht. Eine Neuregelung ist jedoch aufgrund von EU-Recht notwendig und durch die Bundesländer zeitnah umzusetzen. Sollte der Landkreis eventuelle Minderzuweisungen nicht ausgleichen, hätte dies automatisch Fahrplankürzungen zur Folge, die ihrerseits zu weiteren Fahrgastrückgängen führen würden. Dadurch würde eine Abwärtsspirale mit nicht absehbaren Folgen für das öffentliche Mobilitätsangebot im Landkreis in Gang gesetzt, die dem Standortprofil des Landkreises massiv Schaden zufügen würde. Die Verwaltung sieht daher keine Alternative zu dem eingeschlagenen Weg der Restrukturierung des Busverkehrs.

Um den beschriebenen Entwicklungen entgegenzuwirken, ist das ÖPNV-Angebot im Bereich des Busverkehrs so zu verändern, dass ein abgestimmtes und vernetztes Grundangebot entsteht, das Mobilitätsketten sichert, breite Nutzergruppen anspricht und nicht mehr vorrangig den Schülerverkehren Rechnung trägt. Es ist zu erwarten, dass die künftigen Förderrichtlinien des Landes (wie z.B. beim § 45a PBefG) strenge Maßstäbe anlegen, um in den vollständigen Genuss der bisherigen Bundes- und Landeszuschüsse zu kommen. Entsprechend muss der Nahverkehrsplan 2015 auf die veränderten Rahmenbedingungen reagieren und ein Mobilitätsangebot aus einem Guss entwickeln. Dieses soll neue Zielgruppen (Jedermannverkehr, Freizeitverkehr) erschließen und dadurch die finanzielle Basis erweitern. Der Schülerverkehr ist als auch weiterhin wichtige Finanzierungsquelle so auszugestalten, dass er den stark veränderten Verkehrsbeziehungen im Zuge der Neugestaltung der Schullandschaft in geeigneter Form Rechnung trägt. Dieser Systemwechsel im öffentlichen Gesamtverkehrsangebot ist an enge Qualitätskriterien zu knüpfen um die Mobilität als Element der Daseinsvorsorge für alle Bürgerinnen und Bürger zu sichern.

Der Nahverkehrsplan stellt den entscheidenden Rahmenplan zur generellen Orientierung für die noch konkret zu entwickelnden Bedienungskonzepte einschließlich des abschließenden Fahrplanentwurfs auf Landkreisebene dar.

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans wird solange erschwert, wie Linienkonzessionen nach dem bisherigen Muster auf in der Regel 8 Jahre vergeben werden. Daher hat die Verwaltung im Vorfeld der Aufstellung des Nahverkehrsplans zusammen mit den Gutachtern ein Linienbündelungskonzept erarbeitet, das eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten in Teilräumen (Bündel) zum frühest möglichen Zeitpunkt ermöglicht. In einer freiwilligen gemeinsamen Vereinbarung zwischen den Konzessionsnehmern und dem Landkreis wurde diese zunächst ohne formalen Beschluss des Kreistags festgestellt. Sie sind Grundlage für mögliche Ausschreibungen in den Teilräumen der Bündel.

Grundelemente des neuen Nahverkehrsplans:

Vertaktung

In Zukunft soll der Busverkehr im Landkreis einen stringenten, verlässlichen und verständlichen Takt aufweisen. Je nach Struktur der durch die jeweilige Linie bedienten Raumschaft, Tageszeit und Wochentag soll dieser zwischen einem 15- und einem 120 Minuten Takt liegen. Werktags soll in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten auf allen Linien durchgängig mindestens ein Stundentakt angeboten werden. Bei besonders geringem Nachfragepotenzial können alternative Bedienungsformen wie Anrufsammelverkehre (Ruftaxis oder Rufbusse) zum Einsatz kommen um den betrieblichen Aufwand bedarfsgerecht zu optimieren. Durch den abgestimmten Takt sollen zudem durchgängige Reiseketten im Landkreis zwischen definierten Verknüpfungspunkten ermöglicht werden. Die Ausrichtung erfolgt generell auf den Zugverkehr im Filstal, vorrangig auf die RE- und IRE-Züge. Außerdem sind die wichtigen Bus/Bus-Anschlüsse zu gewährleisten.

Vernetzung

Um durchgehende Reiseketten zu ermöglichen werden Knoten gebildet. Diesen kommt zentrale Bedeutung zu, um die wichtigen Umstiege von Bus zu Bus bzw. vom Bus zur Bahn zu ermöglichen. Damit wird die deutlich verbesserte Vernetzung in die Fläche im gesamten Landkreis hergestellt. Neben den Bahnhöfen Ebersbach, Göppingen, Süßen und Geislingen kommt vor allem den Kommunen Böhmenkirch,

Mühlhausen i.T., Bad Boll, Heiningen und Schlierbach die Bedeutung als Knoten zu. Die Definition als Knoten ergibt sich aus den möglichen Umstiegen, welche auf den Umläufen und den geplanten Linienverläufen basieren, und stellt keine Festlegung durch den Gutachter oder die Verwaltung dar und sind entsprechend in den Fahrplänen zu entwickeln.

Schülerverkehr

Als Hauptnutzergruppe kommt dem Schülerverkehr auch in Zukunft eine wichtige Rolle im Nahverkehrsangebot des Landkreises Göppingen zu. Aufgrund der sich stetig verändernden Schullandschaft sowie unterschiedlicher und nur in den seltensten Fällen abgestimmter Schulanfangs- und Endzeiten lässt sich der allgemeine Busverkehr bisher nicht ausreichend mit den Anforderungen des Schülerverkehrs in Einklang bringen, so dass es zu deutlichen Verwerfungen vor allem mit dem Berufsverkehr kommt. Generell ist festzustellen, dass sich neue Fahrplankonzepte auf Basis der Vorgaben des Nahverkehrsplans nur in enger Kooperation mit den Schulen umsetzen lassen. Dabei dürfen Schulanfangszeiten und die Taktung der Unterrichtseinheiten kein Tabu sein. Dies erfordert die prinzipielle Bereitschaft, gemeinsam neue Wege zu gehen und diese auch gegen äußere Widerstände durchzusetzen. Durch den vorgesehenen verlässlichen Grundtakt, der Fahrbeziehungen in alle Richtungen sicherstellt, muss der Schülerverkehr künftig verstärkt innerhalb des Regeltakts abgedeckt werden. Dabei werden verstärkt auch Umsteigebeziehungen zu berücksichtigen sein. Wartezeiten können sich verändern. Die zumutbare Wartezeit gemäß § 11 der Satzung zur Schülerbeförderung des Landkreises Göppingen muss ggf. angepasst werden. Zusätzliche Schülerfahrten, die über den regulären Taktfahrplan hinaus gehen, sollen vor allem bei Kapazitätsengpässen beibehalten werden, die regelmäßig zur ersten Schulstunde auftreten.

Die Kerninhalte des im Entwurf vorliegenden Nahverkehrsplans werden in der UVA-Sitzung am 13. Januar zusammenfassend durch die Gutachter PTV und Nahverkehrsberatung SüdWest erläutert.

Diese als „Masterplan“ entwickelten Grundsätze waren die Ausgangsbasis für die Auftaktveranstaltung zur Erarbeitung des Nahverkehrsplans am 03.07.2013, der ein breit angelegtes und inhaltlich differenziertes Beteiligungsverfahren mit Kommunen, Verkehrsverbänden, Vertretern der Kreispolitik und den Interessensverbänden folgte. Neben thematisch orientierten Arbeitsgruppen (darunter auch ein Aktionstag für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) wurden darüber hinaus auf Wunsch der Städte und Gemeinden auch Regionalkonferenzen eingerichtet, um das künftige ÖPNV-Angebot jeweils im regionalen Kontext einzelner Raumschaften zu erörtern und weiter zu entwickeln. Insgesamt wurden drei Regionalkonferenzen angeboten. Diese wurden aufgeteilt in die Räume Göppingen (West-Nord-Ost), Geislingen sowie den Raum Voralb (Göppingen-Süd). Bei diesen Konferenzen wurden Ideen und Vorschläge der Beteiligten, insbesondere der Kommunen, diskutiert und mögliche lokale Verbesserungen für die einzelnen Städte und Gemeinden unter Betrachtung des Gesamtsystems besprochen. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass versucht wurde, die Anregungen - soweit dies möglich war - zu berücksichtigen, die Restriktionen der Umlaufplanung dem jedoch oft entgegen stehen. Entsprechend konnten in der Summe nicht alle Forderungen im Nahverkehrsplan umgesetzt werden. Details sind bei der sich anschließenden Erstellung der Fahrplankonzepte konkret auszugestalten und ggf. zu justieren.

Unter den modernen Standortfaktoren spielen das öffentliche Mobilitätsangebot und die Tariffkonditionen innerhalb des Verbundes und im Verhältnis zu den Nachbarräumen eine zunehmend wichtige Rolle. Der Nahverkehrsplan 2015 strebt daher an, die künftigen Bedienungskonzepte in der konkreten Abstimmung mit dem Schienentakt im Filstal auf ein auch aus regionaler Sicht konkurrenzfähiges Niveau zu heben. Dafür ist das quantitativ auch heute nicht schlechte, organisatorisch aber zu wenig abgestimmte Leistungsangebot der Verkehrsunternehmen grundlegend zu verändern und in Teilbereichen auszuweiten. Die Grundprinzipien der Verstärkung und Vernetzung stellen die Leitparameter des Nahverkehrsplans 2015 dar. Um das neue öffentliche Verkehrsangebot im Landkreis in Konkurrenz und als Ergänzung individueller Mobilität marktfähig auszugestalten, müssen auch Faktoren wie Bedienungszeiten (am Abend und an Wochenenden) und Anschlusssicherung (über Echtzeitinformationen) verstärkt in den Fokus gerückt werden. Hierzu hat die Landkreisverwaltung entsprechende Zielvorstellungen entwickelt. Insbesondere mit Blick auf den Tagestourismus und die Stärkung entsprechender Angebote im Landkreis Göppingen muss der Takt auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen in Anlehnung an die Standards im VVS-Raum deutlich attraktiver ausgestaltet werden. Die Verwaltung erarbeitet darüber hinaus zusammen mit dem VVS an der Anschlusssicherung Bus/Schiene in den zentralen Knoten. Hierzu sollen bereits im 1. Halbjahr 2015 Entscheidungen für die technische Ausstattung der ZOBs fallen. Darüber hinaus sind die gesetzlichen Vorgaben für den barrierefreien Zugang zum Gesamtsystem einzuhalten und Qualitätsstandards für die Ausstattung des Busparks zu definieren. In diesem Zusammenhang wird verstärkt Wert auf eine einheitliche, identitätsstiftende optische Ausgestaltung der Fahrzeuge gelegt. Sie bilden die Grundlage für ein verbessertes Marketing des ÖPNV-Angebots im Landkreis. Die Bedienungsqualität und attraktive Tarifangebote müssen sich ergänzen.

Das im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans im Rahmen des Beteiligungsprozesses durch den Gutachter und die Verwaltung entwickelte Leistungsangebot bedingt eine berechnete Ausweitung der km-Leistungen im Linienverkehr um rd. 20% gegenüber dem Status quo (Fahrplan 2013/14). PTV/Nahverkehrsberatung SüdWest sehen grundsätzlich die Möglichkeit, dass Teile des beschriebenen neuen Verkehrsangebots auch künftig eigenwirtschaftlich, d.h. ohne öffentliche Zuschüsse, erbracht werden können. Dabei werden Effizienzgewinne von bis zu 20% bei der Leistungserbringung unter wettbewerblichen Rahmenbedingungen unterstellt. Bei einer deutlichen Ausweitung der Verkehre, z.B. durch Ausweitung der Bedienungszeiten am Abend, ist hingegen von gemeinwirtschaftlichen Voraussetzungen auszugehen, die eine Ausschreibung zwingend erforderlich machen.

Mögliche Ausschreibungen basieren auf der im Juli 2013 mit dem Landkreis geschlossenen Freiwilligen Vereinbarung mit den Unternehmen zur Harmonisierung der Linienkonzessionen entsprechend des von PTV/Nahverkehrsberatung SüdWest erarbeiteten Linienbündelungskonzepts. Nach Berechnungen der Nahverkehrsberatung Südwest liegt das finanzielle Risiko für den Landkreis Göppingen als Aufgabenträger zwischen 1,3 Mio. € und 4,0 Mio. €, jeweils pro Jahr. Letztere gelten für den Fall, dass die unterstellten Effizienzrenditen am Markt nicht erzielt werden können. Die errechneten Zusatzkosten beziehen sich auf einen Bedienungszeitraum nach heutigem Muster bis ca. 22.30/23.00 Uhr, je nach Teilraum. Für die alternativ mit Blick auf einheitliche Bedienungsstandards im regionalen Kontext wünschenswerte Ausweitung bis nach Mitternacht (Zuganschlüsse auf der Filstalachse mit Abfahrt in Stuttgart 23.30 Uhr) wurden weitere Kosten in Höhe von 1,0 – 1,5 Mio. €/Jahr ermittelt. Einzelheiten hierzu werden in der Sitzung des UVA erläutert.

Mit der gesetzlich vorgeschriebenen Organisation von Genehmigungswettbewerben und - bei unzureichendem Angebot der Verkehrsbetriebe - der hilfsweisen Durchführung von Ausschreibungswettbewerben werden die unternehmerischen Elemente im ÖPNV gestärkt. Denn hierzu sind unternehmerische Lösungen zur bestmöglichen Umsetzung der Nahverkehrsplanvorgaben gefragt. Allerdings sind die Wettbewerbsformen für die Verkehrsunternehmen bisher neu. Bislang waren sie vorrangig auf Erhalt ihrer Liniengenehmigungen ausgerichtet. Neu müssen dagegen komplexe Netze für eine Laufzeit von 6 bis 10 Jahren vorausgeplant und voraus kalkuliert werden. Dies stellt entsprechende Anforderungen an die Verkehrsunternehmen. Hierfür ist gerade bei eigenwirtschaftlicher Verkehrserbringung entsprechendes Know-How und Kapitalbasis notwendig. Gleichwohl sind die 5 vorgeschlagenen Linienbündel eine gute Grundlage für eine realistische Chance der eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung, wenn die Synergien einer optimierten Leistungserbringung und verbesserter Kooperationen genutzt werden. Bisher haben die konzessionierten Unternehmen im Landkreis keine eigenen Bedienungskonzepte vorgelegt. Diesbezüglich wurde stets auf die noch unbekannteren Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan verwiesen.

Sofern die erforderlichen Verkehre nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können, sieht das PBefG den Ausschreibungswettbewerb vor. Hier können dann innerhalb der Bündel Lose gebildet werden, so dass auch kleinere Unternehmen zum Zuge kommen können. Für diesen Fall wird der Landkreis regelmäßig große Teile des Erlösrisikos und auch die beschriebenen Kostenentwicklungsrisiken übernehmen müssen. Daher sind Ausschreibungen gerade für kleinere Unternehmen sehr attraktiv, da sie sich hier auf die Kernleistungen der Erbringung von Busfahrleistungen konzentrieren können. Gleichwohl ist auch hier Unternehmertum zur Sicherung günstiger Kostenstrukturen und das Produzieren ansprechender Qualität gefragt.

Technologisch stehen die Verkehrsunternehmen vor der Herausforderung, stärker bedarfsgesteuerte Elemente in die Produktion des Linienverkehrs einzubauen. So sind Rufbusse oder die Richtungsbandbedienung nur einige der möglichen Optionen flexiblerer Bedienungsformen im Busverkehr, so dass an die Nachfrage angepasste Transportkapazitäten kostengünstig bereitgestellt werden können. Aktuell gibt es allerdings Engpässe bei der Bereitstellung derartiger Leistungen durch das Taxi- und Mietwagengewerbe. Deshalb ist künftig verstärkt darauf hinzuwirken, dass geeignete Vergütungsstrukturen für die Gewährleistung der Anrufsammelverkehre geschaffen werden.

Aufgrund der Komplexität der zu konkretisierenden Bedienungskonzepte sieht die Verwaltung die Notwendigkeit, die strukturelle Planung der Verkehrsangebote künftig bei der Landkreisverwaltung zu konzentrieren und mit Hilfe weiterer gutachterlicher Betreuung, insbesondere in rechtlicher Hinsicht, zu koordinieren. Hierfür wurde zusätzlicher Personalbedarf für die Begleitung der Umsetzung der Linienbündel in den kommenden Jahren angemeldet.

2. Weiteres Vorgehen

Nach der Freigabe des Entwurfs durch den UVA wird das offizielle Anhörungsverfahren zum Nahverkehrsplan eingeleitet. Die bereits im Vorfeld (Beteiligungsverfahren) umfangreich eingebundenen Städte und Gemeinden werden in einer Informationsveranstaltung am 16.01.2015 direkt über die Einzelheiten des Planungsstands und das Verfahren der Anhörung unterrichtet. Allen Beteiligten wird die Möglichkeit

zur schriftlichen Stellungnahme bis Ende Februar 2015 eingeräumt. Die Gutachter werden die Stellungnahmen entgegennehmen, bewerten und gegebenenfalls Anpassungen am Nahverkehrsplan vorschlagen. Die Verwaltung wird diese Vorschläge ebenfalls prüfen. Sofern erforderlich, erfolgt ein Zwischenbericht in der März-Sitzung des UVA. Es ist vorgesehen, den Nahverkehrsplan in der Mai-Sitzung des UVA vorzubereiten und anschließend im Kreistag zu beschließen.

III. Handlungsalternativen

Den Nahverkehrsplan nicht zur Anhörung freigeben und ggf. überarbeiten. Dadurch verzögert sich der Beschluss im Kreistag. Aufgrund der vereinbarten Harmonisierungszeitpunkte ist ein zügiger Beschluss des Nahverkehrsplans jedoch dringend erforderlich.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Derzeit nicht absehbar. Von jährlichen Mehrbelastungen für den Kreishaushalt zwischen 1,3 Mio. € und 4,0 € bei der vollständigen Umsetzung des im Nahverkehrsplan vorgesehenen vertakteten Grundangebots ist für den Fall auszugehen, dass die erwarteten Effizienzrenditen bei der wettbewerblichen Vergabe des Linienverkehrs (Bus) am Markt nicht erzielt werden können. Bei der empfohlenen Ausweitung der Bedienungszeiten bis nach Mitternacht fallen weitere Kosten in Höhe von bis zu 1,5 Mio. €/Jahr an. Sollten einzelne Kommunen darüber hinausgehenden Mehrbedarf an Busverkehrsleistungen anmelden, die über den Grundtakt hinausgehen, sind geeignete Modelle der Mitfinanzierung zu entwickeln.

Es ist davon auszugehen, dass erste Fahrplankonzepte frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 umgesetzt werden können.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zukunft von Schule und Beruf	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft des sozialen Zusammenlebens	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VI. Internetfreigabe

Freigegeben für die Veröffentlichung im Internet.