



BESCHLUSSVORLAGE

Dezernat: Dezernat 3
Fachdienst: Verkehr und Mobilität
Sachbearbeitung: Florian Weixler
Fachdienstleitung: Florian Weixler

Beratungsgremium

Verwaltungsausschuss des Kreistags

Die Sitzung ist am

28.06.2021

öffentlich

Beratungsgegenstand:

Busanbindung Bahnhof Merklingen ab Dezember 2022 - Vorberatung

Beschlussantrag:

1. Der Verwaltungsausschuss empfiehlt dem Kreistag die Verwaltung mit der Vergabe neuer Buslinienverkehre zur Anbindung des Bahnhofs Merklingen ab 11. Dezember 2022 wie dargelegt zu beauftragen.
2. Der Verwaltungsausschuss empfiehlt dem Kreistag die zur Finanzierung erforderlichen Mittel perspektivisch in den Haushalten ab 2023 zur Verfügung zu stellen.

Heiner Scheffold
Landrat

Sachdarstellung:

Ausgangslage

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 wird der **Bahnhof Merklingen** (Schwäbische Alb) in Betrieb genommen. Dann kann von dort aus jeden Tag stündlich zwischen 5:00 Uhr und 24:00 Uhr nach Ulm und auch nach Wendlingen gefahren werden. Die Züge beider Richtungen begegnen sich in Merklingen immer zur Minute 39, die Fahrzeit nach Ulm beträgt 12 Minuten, nach Wendlingen dauert die Fahrt 14 Minuten. Ab Wendlingen besteht über die Neckartalbahn Anschluss an Züge nach Stuttgart und Reutlingen.

Gleichzeitig ist avisiert, die **Donautalbahn** zwischen Blaubeuren und Ulm im Angebot für alle Bahnhalte an der Strecke (Gerhausen, Herrlingen, Blaustein und Söflingen) weiter zu einem Halbstundentakt täglich zu verdichten. Damit wird ein für den Landkreis wesentlicher erster Schritt in Richtung der Regio-S-Bahn Donau-Iller eingeschlagen werden. Wegen dieser Angebotsausweitung – aber auch wegen der engen verkehrlichen Verflechtung mit der Laichinger Alb – wurde das Planungsgebiet dieser Busneueinrichtung über die engere Anbindung des Bahnhofs Merklingen auch auf den Raum Blaubeuren und Blaustein ausgedehnt. Insofern wird ein attraktives gesamthaftes Verkehrskonzept der nachhaltigen Mobilität angestrebt.

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 soll die Neubaustrecke über den Flughafen bis zur Landeshauptstadt Stuttgart verlängert werden. Dadurch verändern sich die Zugabfahrts- und -ankunftszeiten am Bahnhof Merklingen grundlegend und erfordern deshalb für diesen Zeitpunkt eine erneute Umplanung der Buslinienverkehre auf der Laichinger Alb. Deshalb soll die Vergabe der entsprechenden Verkehrsleistungen auf den Zeitraum bis 14. Dezember 2025 begrenzt werden.

Im Rahmen der Kosten-Nutzen-Untersuchung im Juli 2015, die letztlich zur Realisierung des Bahnhofs Merklingen geführt hat, waren Kosten für den Betrieb zusätzlicher Busleistungen von bis zu 1,2 Mio. € eingeplant worden.

1. Planungsauftrag

Diese Planung umfasst den Verkehrsraum zwischen Blaustein, Blaubeuren, Schelklingen, Münsingen, Bad Urach, Wiesensteig, Geislingen und Dornstadt. Davon betroffen sind innerhalb des Alb-Donau-Kreises insgesamt 12 Buslinien mit zuletzt 1,67 Mio. km Fahrleistung. Diese Verkehre entsprechen rd. 29 % des gesamten Angebots im Kreis.

Am 25. April 2019 haben der Alb-Donau-Kreis und die Kreise Göppingen und Reutlingen als betroffene Aufgabenträger den Verkehrsplaner Herrn Ulrich Grosse mit der Planung eines entsprechenden Busliniennetzes beauftragt.

Der Planungsauftrag beinhaltet die Vorgabe, alle Gemeinden im Planungsraum (außer Blaustein) an allen Fahrtagen stündlich an alle Bahnankünfte und -abfahrten am Bahnhof Merklingen bzw. an den zentralen „Rendezvous-Punkt“ am neuen ZOB Laichingen-Mitte anzubinden. Auf den Hauptverkehrslinien

- Laichingen – Geislingen (Linie 350),
- Laichingen – Blaubeuren (Linie 365),
- Laichingen – Münsingen (Linie 335),
- Laichingen – Bad Urach (Linie 7646)

sollte geprüft werden, ob die Umsetzung einer „RegioBus-Linie“ die Vorgaben zur Förderung durch das Land Baden-Württemberg nachfragegerecht erfüllen kann. Diese Vorgaben erfordern insbesondere stündliche Busangebote montags bis sonntags von 5:00 Uhr (sonntags ab 7:00 Uhr) bis nach 23:00 Uhr. Auf eine erste Anfrage beim Verkehrsministerium erhielten wir zumindest die unverbindliche Antwort, dass die Förderkriterien für die Achse Blaubeuren – Laichingen – Bad Urach (Linie 365 neu) erfüllt seien, nicht jedoch auf der Linie 350 Geislingen – Laichingen und 335 Merklingen – Laichingen – Münsingen.

Abseits dieser möglichen RegioBus-Linien sollte grundsätzlich eine stündliche Bedienung eingeplant werden, die in den Schwachlastzeiten abends und am Wochenende auch als Anmeldeverkehr bedarfsgerecht angeboten wird. Insofern wurden schon Vorhaben des Koalitionsvertrages der neuen Landesregierung integriert.

Bei allen Linien sollte zusätzlich die Erschließung der Orte durch geänderte Linienführungen bzw. neue oder verlagerte Haltestellen erheblich verbessert werden. Die Vorgaben der Nahverkehrspläne waren sicherzustellen.

2. Planungsergebnis

Im Februar 2021 hat der Planer allen Aufgabenträgern einen ersten Planungsentwurf vorgelegt, der folgende **wesentliche Verbesserungen** umfasst:

- Stündliche direkte Anbindung des Bahnhofs Merklingen an Laichingen, Heroldstatt, Berghülen, Blaubeuren, Nellingen, Scharenstetten im Alb-Donau-Kreis sowie Münsingen, Geislingen und Gosbach.
- Direkte stündliche direkte Anbindung des Bahnhofs Blaubeuren an Laichingen, Westerheim, Römerstein und Bad Urach (Linie 365 neu) als „Regio-Bus-Linie“, sowie von Merklingen, Berghülen (Linie 366 neu).
- Auf nahezu allen Buslinien stündlich vertaktete Angebote, teilweise im Spätverkehr und an Wochenenden als Anmeldeverkehre (mit Ausnahme der Schülerlinie 352 Hohenstadt-Westerheim-Laichingen).
- Durch Bündelung mehrerer Linien in Teilabschnitten Herrlingen-Ulm, Laichingen-Merklingen.
- Optimierte Bus-Zug-Anschlüsse mit „belastbaren“ Umsteigezeiten von i.d.R. 7 bis 8 Minuten an allen bedienten Bahnhöfen. Durch die Fahrplanstabilität wird die Qualität deutlich verbessert.
- Zahlreiche weitere Verbindungen durch abgestimmte Bus-Bus-Umstiege am neuen ZOB in Laichingen sowie an den Bahnhöfen Merklingen, Blaubeuren.
- Neue stündliche Anbindung des Science Park II in Ulm mit dem Endhaltepunkt der Straßenbahnlinie 2 aus Blaustein.
- Neue stündliche Anbindung des oberen Filstals (Wiesensteig, Gosbach) sowie Hohenstadt und Drackenstein an den Bahnhof Merklingen.
- Zusätzliche Schülerfahrten bei schulischen Bedarfen außerhalb der Taktverkehre, teilweise auch zur Kapazitätserhöhung. In Einzelfällen (z.B. Wipplingen – Blaubeuren) werden vom Linienvverlauf abweichende Direktverbindungen zur Bedienung der Schulen vorgesehen.
- Zahlreiche zusätzliche Haltestellen in den bedienten Gemeinden sollen die Erreichbarkeit erhöhen und den Zugang der Bevölkerung erleichtern. Deren Umsetzung liegt jedoch in der Zuständigkeit der Gemeinden und erfolgt vorbehaltlich deren Entscheidung und einer verkehrsrechtlichen Prüfung.

Dadurch ergibt sich ein modifiziertes **Liniennetz** im Verkehrsraum gemäß Anlage 1.

Für die **Buslinien im Einzelnen** bedeutet dies Folgendes:

Linie 36 Berghülen – Asch – Birkebene – Herrlingen – Blaustein – Science-Park Ulm

- Neu ist gegenüber der bisherigen Linie 30/36 die stündliche Bedienung der Birkebene und die neue Anbindung des Science Park II mit der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 2 zur Universität Ulm
- Die Verbindung zwischen Berghülen, Merklingen und Laichingen soll zukünftig über die Linie 367 erfolgen.

Linie 37 Bermaringen – Weidach – Blaustein – Pfaffenhau-Ost – Ulm

- Diese Linie wird im Wesentlichen wie bisher bedient

Linie 38 Markbronn – Dietingen – Arnegg – Blaustein – Pfaffenhau-Ost – Ulm

- Diese Linie wird im Wesentlichen wie bisher bedient

Linie 333 Schelklingen – Schmiechen – Hütten – Sondernach – Gundershofen – Mehrstetten

- Diese Linie wurde bisher nicht durch den Planer überplant.
- Wegen der auslaufenden Genehmigungslaufzeit und der Zugehörigkeit zum Liniennbündel Schelklingen/Laichingen-West ist jedoch eine gemeinsame Ausschreibung zumindest mit den Linien 334, 335 erforderlich.
- Eine entsprechende Planung auf Basis der Bestandslinie soll zeitnah nachgeholt werden.

Linie 334 Laichingen – Heroldstatt – Ingstetten – Justingen – Hausen – Schelklingen

- Diese Linie wird im Wesentlichen wie bisher bedient.
- Zwischen Heroldstatt und Laichingen ergibt sich durch Überlagerung mit Linie 335 eine Taktverdichtung zum Stundentakt
- Die bisherige Buslinie 339 Laichingen – Heroldstatt – Schelklingen – Ehingen, die die Beförderung von Schülerinnen und Schülern der beruflichen Schulen in Ehingen sichergestellt hat, soll entsprechend dem derzeitigen Angebotsumfang im Rahmen der Linie 334 fortgeführt werden.

Linie 335 Münsingen – Heroldstatt – Laichingen – Merklingen

- Die Buslinie bedient neu den Bahnhof Merklingen.
- Diese Linie ist zwischen dem Bahnhof Merklingen und Laichingen als Schnellbuslinie ohne weitere Zwischenhalte (in Merklingen und Machtolsheim) ausgestaltet. Die Anbindung von Merklingen und Machtolsheim an den Bahnhof erfolgt über die Linie 366.
- Zwischen Laichingen und Heroldstatt siehe auch Linie 334.

Linie 350 Geislingen – Türkheim – Aufhausen – Nellingen – Merklingen – Machtolsheim – Laichingen

- Am Bahnhof Merklingen werden die Züge mit Lastrichtung Nellingen und Geislingen angebunden, um Wartezeiten von rd. 15 Minuten für durchfahrende Busse zwischen Laichingen und Geislingen zu vermeiden. Für Anbindungen von bzw. nach Laichingen siehe Linie 335 und nach Machtolsheim siehe Linie 366.
- Die Anbindung von Oppingen an Nellingen entfällt auf dieser Linie und soll durch die neue Linie 491 sichergestellt werden.

Linie 352 Hohenstadt – Westerheim – Laichingen

- Diese Linie 352 dient wie bisher der Sicherstellung der Schülerbeförderung zu den Schulen in Westerheim und Laichingen.
- Darüber hinaus soll auch an schulfreien Tagen eine verlässliche Grundanbindung (mindestens 4 Anbindungen) sichergestellt werden.

Linie 363 Seißen – Blaubeuren – Gerhausen

- Diese Linie soll die Bedienung von Seißen, Wennenden und den Hessenhöfen sicherstellen, die im Zuge der Regio-Bus-Linie 365 (und der Linie 366) entfallen werden.
- Für Fahrgäste aus Seißen nach Laichingen bestehen in der Steigziegelhütte stündlich abgestimmte Umsteigemöglichkeiten.

Linie 364 Blaubeuren – Gerhausen – Beiningen – Pappelau – Ulm-Eggingen

- Linienführung wie bisher.
- Die bisher nur gelegentlich angebotene Verlängerung bis Ulm-Eggingen soll regelmäßig vorgesehen werden. In Ulm-Eggingen besteht Anschluss auf die Ringlinie 11 der SWU nach Ulm und ins Ulmer Donautal.

**Linie 365 a) Bad Urach – Wittlingen – Hengen – Böhringen – Donnstetten – Westerheim – Laichingen – Suppingen – Steigziegelhütte – Blaubeuren
b) Bad Urach – Wittlingen – Hengen – Böhringen – Zainingen – Feldstetten – Laichingen**

- Linie 365 verfügt über zwei Linienführungen a und b, die sich zwischen Bad Urach und Laichingen zu einem weitgehenden Halbstundentakt ergänzen.
- Der Linienast a) über Westerheim soll als „Regio-Bus-Linie“ eingerichtet werden, also stündlich Mo-So von 5:00 Uhr (Sa 6:00 Uhr, So 7:00 Uhr) bis 24:00 Uhr.
- Dieser Linienast a) wird über die direkte Anbindung an den Bahnhof Blaubeuren an Ulm angebunden, damit entsteht eine Reisezeit Westerheim – Ulm von 54 Minuten.
- Für den Linienast b) sind Umstiege am ZOB Laichingen auf die Zubringerlinie 335 zum Bahnhof Merklingen vorgesehen. Die Gesamtreisezeit Feldstetten – Ulm wird dabei i.d.R. bei rd. 60 Minuten liegen.
- Derzeit prüfen wir noch, ob einzelne schulnotwendige Fahrten in Blaubeuren bis nach Gerhausen Realschule verlängert werden können.

Linie 366 Blaubeuren – Sonderbuch – Asch – Berghülen – Machtolsheim – Merklingen

- Die bisherige Ringlinie 366 wird als Hin- und Rückfahrt bis Merklingen verlängert.
- Wipplingen wird zu den schulnotwendigen Zeiten (auch zur Verhinderung von Kapazitätsengpässen) mit zusätzlichen Fahrzeugen an Blaubeuren angebunden.
- Bei der Linienführung ist die Sperrung der Sonderbucher Steige für LKW und Busse (in Richtung Sonderbuch) berücksichtigt. Die Busse fahren bergauf über die Hessenhöfe.

Linie 367 Berghülen – Machtolsheim – Laichingen

- Diese Linie war bisher Teil der Buslinie 30, die von Ulm über Blaustein, Berghülen nach Laichingen und weiter nach Westerheim verkehrte. Diese Linie wird in die Teillinien 36 Ulm-Berghülen und 367 Berghülen-Laichingen geteilt. Die Anbindung von Westerheim nach Laichingen erfolgt zukünftig über die Linie 365.

- Das Angebot wird auf die Fahrtage Montag bis Freitag begrenzt, da abends und an den Wochenenden Verbindungen zwischen Berghülen und Laichingen über die Linien 366 und 335 bzw. 350 mit Umstieg am Bahnhof Merklingen angeboten werden.

Linie 368 Weiler – Blaubeuren

- Diese Linie bedient im Wesentlichen den Abschnitt Blaubeuren – Weiler.
- Zwischen Blaustein und Blaubeuren können mit Einrichtung des Halbstundentaktes auf der Donautalbahn bahnparallele Busverkehre weitestgehend abgebaut werden. Lediglich morgens vor 8 Uhr müssen Busverkehre von Blaustein und Herrlingen nach Gerhausen und Blaubeuren weiterhin bestehen bleiben, da zu diesen Zeiten voraussichtlich keine Regionalbahnen zu den schulnotwendigen Zeiten angeboten werden können. Alle sonstigen Unterrichtszeiten können zeitnah mit den Regionalbahnen statt Bussen bedient werden.

Linie 491 Oppingen bzw. Tomerdingen – Scharenstetten – Merklingen

- Diese Linie soll die Verbindung zwischen der weiterhin bestehenden Buslinie 49 Ulm – Dornstadt – Tomerdingen – Scharenstetten – Nellingen und dem Bahnhof Merklingen herstellen.
- Durch teilweise parallele Bedienungen zur Linie 49 der DB ZugBus RAB GmbH kann diese Verbindung rechtssicher nur durch eine Direktvergabe an die RAB umgesetzt werden. Dabei sollen mögliche Synergien auf dem Verhandlungsweg geprüft werden.

Linie 960 Wiesensteig – Hohenstadt – Merklingen

- Diese Linie 960 wurde neu geplant. Derzeit besteht keine direkte Anbindung des oberen Filstals an den Raum Laichingen.
- Im Zuge dieser Linie 960 wird es erstmals möglich sein, den Merklinger Teilort Widderstall im ÖPNV anzubinden.
- Aufgabenträger dieser Linie wird der Kreis Göppingen sein, der deshalb auch diese Linie vergeben wird.

Weitere vom Planer angeregte zusätzliche **Stadtbuslinien** („Stadtverkehre“) in den Städten Blaubeuren und Blaustein sollen nach deren Auskunft zunächst nicht mit ausgeschrieben werden, da deren kommunale Finanzierung nicht sichergestellt sei.

Die vorgenannten Buslinien sollen mit den **Bedienungsstandards** gemäß Anlage 2 angeboten werden.

Die Bedienung zusätzlicher Haltestellen in den Städten und Gemeinden steht unter dem Vorbehalt einer verkehrsrechtlichen Anordnung und ist durch die Kommunen entsprechend herzustellen.

3. Anpassung von Planungen und Abstimmung mit Nachbarkreisen sowie betroffenen Gemeinden

Für Menschen spielen Kreisgrenzen keine Rolle. Bis Ende Mai 2021 wurden die geplanten Linienführungen und Fahrplankontakte mit den Nachbarkreisen und betroffenen Gemeinden eng abgestimmt, um passgenaue Angebote zu schaffen.

Kleinere Anpassungen beim Fahrplanangebot (insb. Rufbusangebote statt Regelverkehre bei schwach nachgefragten Linien), die Berücksichtigung der Linie 333 sowie Berichtigungen der Leistungsberechnung ergeben nunmehr ein Angebot von insgesamt

4,19 Mio. Nutzwagen-km pro Jahr, von denen 2,96 Mio. km auf den Alb-Donau-Kreis entfallen (Bus 2,64 Mio. km und Anmeldeverkehr 0,43 Mio. km).

Das bedeutet eine **Steigerung des ÖPNV-Angebots um rund 77 %** gegenüber dem Status Quo.

Die ursprünglich eingeplanten 1,2 Mio. € für die Buserschließung des neuen Bahnhofs sind nicht sachgerecht, da der Bahnhof vor allem ein erheblich größeres Einzugsgebiet als zunächst unterstellt aufweist. Es entstehen in dieser Folge für den Kreis auch deutlich erhöhte Kosten für die Anbindung des Bahnhofs Merklingen (siehe unter 5).

Der Landkreis Göppingen hat bereits im Mai die Umsetzung dieser Konzeption auf der dargestellten Basis beschlossen. Ein Beschluss des Landkreises Reutlingen steht noch aus.

4. Rechtliche Situation

Alle Buslinien sind derzeit höchstens bis zur Inbetriebnahme des Bahnhofs Merklingen am 11. Dezember 2022 genehmigt und können folglich vom Alb-Donau-Kreis ausgeschrieben werden.

Die Buslinien 365 Blaubeuren – Laichingen – Bad Urach und 491 Merklingen – Scharenstetten (-Tomerdingen bzw. Oppingen) beinhalten in Teilen bestehende Buslinien, deren Genehmigungen über die gesamte Laufzeit bis 14. Dezember 2025 noch im Besitz der DB ZugBus RAB GmbH sind. Nach rechtlicher Prüfung empfiehlt die Kreisverwaltung diese beiden Verbindungen deshalb im Rahmen einer Direktvergabe im Verhandlungsweg mit der Genehmigungsinhaberin RAB umzusetzen. Insbesondere die Linie 491 könnte dabei verkehrliche und wirtschaftliche Synergien zur betroffenen Buslinie RAB 49 Ulm-Dornstadt-Nellingen erzielen (Wegfall des Parallelangebots Tomerdingen – Scharenstetten – Oppingen).

Die neue Buslinie 960 Wiesensteig – Hohenstadt – Merklingen liegt überwiegend im Kreis Göppingen und wird folglich auch durch diesen ausgeschrieben.

5. Finanzierung

Die Landkreise Göppingen und Reutlingen haben sich darauf geeinigt, die durch sonstige Erlöse (z.B. Tarifeinnahmen) nicht gedeckten Kosten grenzüberschreitende Verkehr im Verhältnis der Fahrleistung je Gebietskörperschaft aufzuteilen. Eine solche grundsätzliche Einigung mit der Stadt Ulm konnte, obwohl landesweit üblich, bisher leider noch nicht erzielt werden.

Eine Kalkulation dieser Mehrleistungen auf Grundlage eines durchschnittlichen Angebotspreises von 2,75 € je Nutzwagen-km ergibt für den Alb-Donau-Kreis (incl. der Leistungen im Bereich der Stadt Ulm) Gesamtkosten von voraussichtlich rd. 8,25 Mio. € pro Jahr. Diesen Kosten stehen voraussichtliche Erlöse aus Fahrscheinverkauf, Ausgleichsleistungen und Allgemeinen Vorschriften im Verbundraum DING sowie entsprechende Landeszuweisungen aus der ÖPNV-Finanzreform von zusammen voraussichtlich 5,75 Mio. € gegenüber. Danach verbleibt beim Alb-Donau-Kreis ein **Finanzierungsbedarf von voraussichtlich 2,50 Mio. €**.

Dieses Defizit kann bei einer positiven Förderzusage für einen **Regio-Bus** auf der Linie 365 Bad Urach – Laichingen – Blaubeuren durch das Verkehrsministerium BW um rund. 400.000 € auf dann geschätzte 2,10 Mio. € pro Jahr gesenkt werden.

Das hier vorgelegte Konzept greift wesentliche Elemente des Koalitionsvertrags der neuen Landesregierung auf und stellt damit eine „Vorreiterrolle“ für das verkehrliche Angebot im Kreis dar. Gleichzeitig ziehen allerdings umfassende Verbesserungen der verkehrlichen Angebote strukturell jeweils einen deutlich erhöhten Finanzbedarf seitens des Kreises nach sich. Im Blick auf den dargestellten jährlichen Finanzierungsbedarf ab 2023 müssen nach Auffassung der Kreisverwaltung daher frühzeitig Überlegungen hinsichtlich der Finanzierung angestellt werden. Eine Finanzierung von Mehrkosten in dieser Höhe über die Kreisumlage würde in der aktuellen Situation eine Anhebung um voraussichtlich 0,8 Punkte bedeuten.

Auch hier sollte der Nachhaltigkeitsgedanke aufgegriffen werden, indem Ausgaben für den Klimaschutz und eine verbesserte Mobilität im Gleichklang mit einer nachhaltigen Finanzierung laufen.

6. Weiteres Vorgehen

Die Kreisverwaltung wird nach den Beschlüssen der Kreisgremien einen Antrag auf Förderung der Regio-Bus-Linie 365 beim Verkehrsministerium wie dargestellt stellen.

Sobald alle beteiligten Aufgabenträger dieser Planung zugestimmt haben und ggf. angeregte Änderungen eingearbeitet wurden, wird der Alb-Donau-Kreis als zuständiger Aufgabenträger diese Verkehre (mit Ausnahme der Linien 365, 491 und 960) im Sommer 2021 europaweit vorab bekanntmachen. Wenn keine Betreiber entsprechende eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge stellen, wird die Kreisverwaltung diesen Verkehr noch im Jahr 2021 europaweit ausschreiben. Dazu werden die Verkehre in bis zu drei Lose aufgeteilt.

Parallel dazu will die Kreisverwaltung mit dem Genehmigungsinhaber RAB über eine Direktvergabe der Regio-Bus-Linie 365 und der Linie 491 verhandeln (siehe Kap. 4).

Alle betroffenen Ausschreibungen und Vergaben haben eine Laufzeit von 11. Dezember 2022 bis 14. Dezember 2025. Mit Änderung der Anbindung des Bahnhofs Merklingen ab 14. Dezember 2025 (Verlängerung NBS bis Stuttgart) muss rechtzeitig ab 2023 mit einer Neuplanung begonnen werden.

7. Bewertung

Mit den vorgelegten Planungen ergibt sich ein Quantensprung im ÖPNV, der in weiten Teilen dieses Verkehrsraums einen Stundentakt vorsieht. Damit würde der Alb-Donau-Kreis den Zielen des Bundes im Hinblick auf die Klimaziele 2030 sowie den Zielen des Koalitionsvertrags der neuen Landesregierung, der für den ÖPNV im ländlichen Raum bis 2030 einen Halbstundentakt vorsieht, weitgehend gerecht. Die deutlich angehobene Fahrleistung erhöht die Attraktivität des ÖPNV erheblich und macht ihn zu einer wirklichen Alternative zum Auto.

Vergleichbare Angebotsqualitäten (Stundentakt) bestehen bereits auf mehreren Achsen und Hauptverbindungen im Landkreis (z.B. Linienbündel Dornstadt, Erbach) und werden auch im Verkehrsraum Ehingen-Munderkingen mit dem Angebot der flexiblen Bedienformen sowie in den Linienbündeln Illertal (Beschluss Kreistag) bis zum 1. Juli 2022 und Langenau (anstehende Ausschreibung) bis zum 1. Januar 2023 hergestellt.

Denkbare Möglichkeiten zur Absenkung des Finanzierungsbedarfs ergeben sich insbesondere, wenn das Angebot weniger stark frequentierter Linienverkehre in den

Schwachlastzeiten (z.B. abends und an Wochenenden) ausgedünnt oder gar nicht angeboten wird. Der vorliegende Planungsentwurf sieht dort bereits vermehrt kostengünstigere Anmeldeverkehre vor.

Zur Begrenzung des finanziellen Risikos schlägt die Kreisverwaltung auch vor, die Neugestaltung der Buslinie 365 zur Regio-Bus-Linie nur unter dem Vorbehalt einer Bewilligung der Förderung umzusetzen. Bei Nichtbewilligung durch das Verkehrsministerium wird die Kreisverwaltung gemeinsam mit dem Landkreis Reutlingen eine verminderte Angebotsstruktur abstimmen, um die Mehrkosten entsprechend auszugleichen.

Kosten und Finanzierung

a)	Einmalige Kosten	keine
b)	Lfd. Kosten €/jährlich	2,1 Mio. € bis 2,5 Mio. € pro Jahr wie dargestellt
	Haushaltsmittel	werden für das Haushaltsjahr 2023 angemeldet
	Personalbedarf	- Stelle

Gäste und Sachverständige: keine

Beschlussauszüge sind zu übersenden an:

FD 31 Verkehr und Mobilität 1 x

Vertagungsfähig ja

Ulm, 8. Juni 2021

Anlage

Bedienungskategorien Busplanung Bahnhof Merklingen
Liniennetz Planung Bahnhof Merklingen