

Sitzungsvorlage		VA/14/2022	
ÖPNV-Sachstandsbericht - Entwicklungen bei den Bus- und On Demand- Verkehren			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
4	Verwaltungsausschuss	07.04.2022	öffentlich

keine Anlagen	
---------------	--

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

I. Sachverhalt

1. Busverkehre

1.1 Neuausschreibung des Linienbündels Hardt-Ost

Auf Basis des gemeinsamen Nahverkehrsplans der baden-württembergischen Aufgabenträger des KVV werden zum Fahrplanwechsel am 10.12.2023 die Busverkehrsleistungen sowie erstmals On Demand-Verkehre (Linienbedarfsverkehre) im Linienbündel Hardt-Ost ausgeschrieben.

Die Vorinformation zur Gewährleistung eines transparenten und diskriminierungsfreien Wettbewerbsverfahrens wurde am 17.09.2021 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Sie wurde von der Landkreisverwaltung mit Unterstützung der Rechtsanwaltskanzlei Menold Bezler und der Beratungsfirma KCW GmbH erstellt.

Die Vorinformation enthielt die Leistungen folgender Linien:

- 120 Weingarten – Staffort – Spöck
- 121 (Jöhlingen –) Weingarten – Staffort – Blankenloch (– KIT Campus-Nord)
- 187 Helmsheim – Obergrombach – Untergrombach – Büchenau
- 188 Bruchsal – Untergrombach – Büchenau
- 189 Untergrombach – Obergrombach – Helmsheim – Heildelsheim – Bruchsal

Da zum Zeitpunkt der Veröffentlichung insbesondere noch viele Fragen zur Umsetzung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge offen waren, wurde darin zunächst nur die Mindestvorgaben nach der EU-Verordnung 1370/2007 aufgeführt, um die 1-Jahresfrist bis zur Veröffentlichung der Ausschreibung auszulösen. In den nächsten Wochen soll nun eine um die Leistungs- und Qualitätsmerkmale ergänzte Vorinformation im Sinne des § 8a Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) veröffentlicht werden, die dann auch die drei Monatsfrist für eigenwirtschaftliche Anträge in Gang setzt.

Sie wird außerdem detailreichere Anforderungen zu den On Demand-Verkehren und zum Einsatz von Elektrobussen im Linienbündel beinhalten:

Das Einsatzgebiet des On Demand-Verkehrs wird sich voraussichtlich auf die Kommunen Weingarten und Stutensee belaufen. Hierfür sollen zunächst zwei On Demand-Kleinbusse eingesetzt werden, mindestens 50 % davon müssen elektrisch betrieben werden. Gegebenenfalls wird das Bedienegebiet während der Vertragslaufzeit erweitert oder es kommen neue Bedienegebiete hinzu.

Spätestens ab dem 2. Betriebsjahr müssen mindestens 50 % der insgesamt im Buslinienverkehr des Linienbündels eingesetzten Busse Elektrofahrzeuge mit der Kapazität eines Standardlinienbusse (mindestens 75 Sitz- und Stehplätze) sein. Die Ladeinfrastruktur hierfür soll wieder kostenfrei vom Landkreis zur Verfügung gestellt werden, damit auch kleine und mittelständische Verkehrsunternehmen sich an der Ausschreibung, die mit Elektrofahrzeugen und On Demand-Verkehren zwei komplexe und kostenintensive Neuerungen beinhaltet, beteiligen können. Hierdurch sind mehr Wettbewerb und damit wirtschaftlichere Angebote möglich.

Mit diesen Vorgaben werden die vom SaubFahrzeugBeschG vorgegebenen Quoten (38,5 % saubere Fahrzeuge im On Demand-Bereich; 22,5 % saubere und 22,5 % emissionsfreie Fahrzeuge im Buslinienverkehr) vollständig mit emissionsfreien Fahrzeugen erfüllt.

Um das ÖPNV-Angebot des Linienbündels attraktiver zu gestalten, wurden seitens der Landkreisverwaltung verschiedene Überlegungen angestellt und mit dem KVV weitere Optimierungsmöglichkeiten eruiert. Aktuell haben die Linienverkehre einige Schwachstellen. Die Linien 120, 188 und 189 sind reine Schülerverkehrslinien. Lediglich die Linie 121 verkehrt an allen Wochentagen, allerdings gibt es viele Taktsprünge und Lücken sowie Schulfahrten, die den Fahrplan kompliziert machen. Die Linie 187 verkehrt ebenfalls nur von Montag bis Freitag und hat größere Taktlücken zwischen 08:00 Uhr und 16:00 Uhr. Außerdem gibt es, trotz des stark verdichteten Raumes, nur geringe Verknüpfungen innerhalb der einzelnen Orte.

Das neue Konzept sieht teilweise Änderungen des Linienvverlaufs vor, die zu stärkeren Verknüpfungen des Raumes und mehr sowie bessere Umsteigemöglichkeiten auf die Schienenhaltepunkte führen. Bspw. würde es eine Direktverbindung von Staffort nach Büchenau geben und in Blankenloch könnte sowohl auf die S2 (Rheinstetten – Karlsruhe – Spöck) als auch auf die S9 (Karlsruhe – Graben-Neudorf – Mannheim) umgestiegen werden. Insgesamt werden die Reisezeiten auf den meisten Relationen verkürzt und Umsteigevorgänge reduziert. Außerdem würde es mehr Fahrten außerhalb der Schulzeiten sowie ein strukturiertes und durchgehendes Verkehrsangebot geben, das unter der Woche abends und am Wochenende in Stutensee und Weingarten mit dem On Demand-Verkehr ergänzt wird. Nach ersten Abschätzungen würden diese Verbesserungen zu 7.300 Fahrplanstunden mehr je Jahr sowie dem Einsatz von ein bis zwei mehr Fahrzeugen führen.

Die Vertragslaufzeit wird acht Jahre mit Option auf Verlängerung bis maximal zehn Jahre betragen.

1.2 Angebotsoptimierung Linie 195 (Linienbündel Hardt-West/Nord)

Die CDU/Junge Liste-Fraktion hat in der Kreistagssitzung vom 16.07.2020 einen Antrag auf Prüfung der Streckenführung und Realisierung des sogenannten „Karlsruher Nordrings“ gestellt. Dabei sollten die Kommunen Walzbachtal, Weingarten, Stutensee und Leopoldshafen durch einen Streckenneubau verbunden werden, welcher bei Jöhlingen West beginnt und schließlich im Campus-Nord in der bestehenden Strecke einmündet und dadurch weitere Gemeinden verbindet.

Anfang 2021 hat der Landkreis die Planung Transport Verkehr Group AG (PTV) mit einer Potenzialstudie zur Darstellung des möglichen Fahrgastaufkommens für eine Schienenverbindung Jöhlingen – Weingarten – Blankenloch – KIT beauftragt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurde in der Verwaltungsausschusssitzung am 21.10.2021 vorgestellt. Da das Fahrgastpotenzial bei beiden untersuchten Varianten relativ gering war, wurde entschieden, die Neufassung der Kriterien für die Standardisierte Bewertung abzuwarten und parallel dazu, gemeinsam mit dem KVV, Alternativen im ÖPNV zu prüfen.

Der KVV hat nun mit der Landkreisverwaltung einen Optimierungsvorschlag für die Linie 195 erarbeitet, mit dem die Kommunen des Karlsruher Nordrings durch Kombination der Linien 195 und 159 verbunden werden könnten.

Die Linie 195 verkehrt bisher von Leopoldshafen (Anschluss S1/S11) über das KIT bis nach Blankenloch an den Stadtbahnhaltepunkt Nord (Anschluss S2) und den Bahnhof (Anschluss RE4 und S9). Durch Verlängerung der Linie 195 über Blankenloch hinaus nach Weingarten an den Bahnhof könnten dort neue Anschlussmöglichkeiten auf die S31/S32 und S3 Richtung Bruchsal/Heidelberg oder Karlsruhe sowie die Buslinie 159 geschaffen werden.

Die Linie 159 fährt seit der Aufnahme des neuen Linienkonzeptes im Linienbündel Pfingsttal/Albtal im letzten Dezember von Weingarten Bahnhof über Jöhlingen bis nach Berghausen. Somit könnte durch einen Umstieg von der Linie 195 auf die Linie 159 am Bahnhof Weingarten die Verbindung des Karlsruher Nordrings geschaffen werden. Hierfür wäre nach einer ersten Einschätzung des KVV's der Einsatz eines zusätzlichen Standardlinienbusses sowie ca. 1.800 zusätzliche Fahrplanstunden/Jahr auf der Linie 195 notwendig.

Hierdurch können neue Verbindungen sowie neue und bessere Anschlüsse hergestellt werden. Dies hätte darüber hinaus den Vorteil, dass tatsächliche Fahrgastzahlen zur Inanspruchnahme der Verbindung des Karlsruher Nordrings generiert werden, die dann für eine weitere Bewertung einer möglichen Schienenverbindung genutzt werden können.

Eine Umsetzung wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 angestrebt.

1.3 Kreisgrenzüberschreitende Busverkehre in den Enzkreis

Vom benachbarten Enzkreis führen einige Buslinien bis in den Landkreis Karlsruhe. Aufgabenträger sind hier hauptsächlich der Enzkreis und die Stadt Pforzheim. Für die Linienanteile, die noch in andere Gebietskörperschaften, wie bspw. den Landkreis Karlsruhe führen, ist jedoch die jeweilige Gebietskörperschaft zuständig. Die Verkehrsplanung und Ausschreibung dieser kreisgrenzüberschreitenden Linien wird federführend vom Enzkreis und der Stadt Pforzheim in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE) übernommen. Bei den den Landkreis betreffenden Linien wird die Landkreisverwaltung entsprechend beteiligt. Im Folgenden eine Übersicht, über die Verkehrsräume (entspricht Linienbündel) im VPE-Gebiet, die auch den Landkreis betreffen.

1.3.1 Verkehrsraum Königsbach/Neulingen

Der Verkehrsraum Königsbach/Neulingen umfasst folgende Linien:

- 733 Pforzheim – Bauschlott – Göbrichen – Nussbaum – Bretten
- 731 Pforzheim – Ispringen – Eisingen – Stein – Königsbach
- 933 Bauschlott – Göbrichen – Nußbaum – Königsbach (zugehörige Schülerverkehrslinie)

Die Linien umfassen ca. 1 Mio. Fahrplankilometer und wurden zum Fahrplanwechsel am 12.12.2021 für acht Jahre an die Bietergemeinschaft aus SWEG Bus Verkehr Ost II GmbH und SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG neu vergeben. Aufgabenträger ist neben dem Enzkreis und der Stadt Pforzheim der Landkreis Karlsruhe. Die Kosten für die Durchführung der Verkehrsleistungen auf den o. g. Linien sollen von den drei Aufgabenträgern gemeinsam entsprechend den Fahrplankilometeranteilen getragen werden. Von den ca. 1 Mio. Fahrplankilometern entfallen ca. 195.000 auf den Landkreis Karlsruhe. Dies entspricht einem Anteil von ca. 19,5 %. Von den Kosten gemäß Ausschreibungsergebnis sind noch die auf den Verkehrsraum entfallenden Erlöse abzuziehen.

Aufgrund der Dieselpreisentwicklung, der Coronapandemie und da derzeit noch nicht geklärt ist, ob und in welcher Höhe es im Jahr 2022 einen ÖPNV-Rettungsschirm zum Ausgleich der Fahrgeldmindereinnahmen geben wird, bergen die Prognose zu den Erlösen jedoch gewissen Unsicherheiten, sodass der tatsächliche Zuschussbetrag erst nach Ablauf des Jahres 2022 feststehen wird.

Derzeit laufen die Abstimmungen mit dem Enzkreis und der Stadt Pforzheim für den Abschluss einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung über die sachgerechte Zusage der Kosten und Einnahmen des Verkehrsraumes.

1.3.2 Verkehrsraum Neuenbürg/Straubenhardt/Dobel

Der Verkehrsraum Neuenbürg/Straubenhardt/Dobel wird aktuell zum Fahrplanwechsel am 11.12.2022 für acht Jahre neu ausgeschrieben. Aufgabenträger sind der Enzkreis, die Stadt Pforzheim sowie die Landkreise Calw und Karlsruhe. Die Federführung für die Ausschreibung hat der Enzkreis übernommen. Der Verkehrsraum umfasst folgende Buslinien, die in zwei Lose aufgeteilt werden:

Los 1:

- 715 Pforzheim – Birkenfeld – Neuenbürg Wilhelmshöhe – Schwann – Conweiler – Pfinzweiler – Feldrennach – Ittersbach
- 717 Pforzheim – Birkenfeld – Neuenbürg Wilhelmshöhe – Schwann – Conweiler – Langenalb – Ittersbach
- 917 zugehörige Schülerlinie

Los 2 (keine Fahrten im Landkreis Karlsruhe):

- 712 Pforzheim–Birkenfeld
- 716 Pforzheim–Birkenfeld–Gräfenhausen–Arnbach–Neuenbürg Wilhelmshöhe–Schwann – Dennach – Dobel – Neusatz – Rotensol – Bad Herrenalb
- 718 Pforzheim – Birkenfeld – Gräfenhausen – Arnbach – Ottenhausen – Feldrennach – Conweiler
- 916 zugehörige Schülerlinie

Die Vorinformation wurde am 16.03.2021 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Nach Ablauf der einjährigen Wartefrist ist vorgesehen, die Vergabeunterlagen für das Offene Verfahren Ende März zu veröffentlichen. Die Angebotsfrist endet voraussichtlich am 02.05.2022 um 11 Uhr. Anschließend erfolgt die Prüfung und Wertung der Angebote durch den Enzkreis. Die Benachrichtigung der unterlegenen Bieter gem. § 134 Abs. 1 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ist für den 01.07.2022 vorgesehen.

In den Vergabeunterlagen, die mit Unterstützung der Juristen von Menold Bezler, die auch den Landkreis u. a. bei der Vergabe von Personenbeförderungsleistungen beraten, erstellt wurden, wurde die Möglichkeit geschaffen, dass ab Ende 2024 einige Fahrten auf den Linien 715 und 717 im Spätverkehr (nach 20 Uhr) und an Sonn- und Feiertagen zwischen Ittersbach und Straubenhardt durch ein ergänzendes Verkehrssystem (On Demand-Verkehr o. ä.) ersetzt werden können.

Bei der Ausschreibung müssen darüber hinaus die Regelungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes (SaubFahrzeugBeschG), welches zur Umsetzung der europäischen Richtlinie „Clean Vehicles Directive (CVD)“ am 15.06.2021 in Kraft gesetzt wurde, eingehalten werden. § 6 des SaubFahrzeugBeschG sieht vor, dass mind. 45 % der insgesamt im Zeitraum vom 02.08.2021 bis 31.12.2025 beschafften Fahrzeuge der Definition „sauber“ (Nutzung alternativer Kraftstoffe wie bspw. Strom, Wasserstoff, Erdgas, Biokraftstoffe) entsprechen müssen. Zudem muss die Hälfte dieser sauberen Fahrzeuge (also 22,5 %) einen emissionsfreien Antrieb haben (bspw. Elektro- oder Brennstoffzellenbusse).

In den Vergabeunterlagen wurde vom Enzkreis die Vorgabe gemacht, dass auf der Linie 712 (in Los 2) auf den Fahrten, die mit einem Standardlinienbus ausgeführt werden, spätestens ab 01.01.2024 ausschließlich emissionsfreie Busse eingesetzt werden müssen. Auf den weiteren Linien sollen insgesamt vier saubere Busse (jeweils zwei je Los) eingesetzt werden, um die erforderliche Quote von 22,5 % an sauberen Fahrzeugen zu erfüllen.

Des Weiteren wurde aufgrund der Kritik beim letzten Vergabeverfahren vom Enzkreis die Regelungen zur Anwendung des Baden-Württemberg Index die Vertragsunterlagen aufgenommen.

Im Frühjahr 2019 gab es gehäufte Beschwerden der Anwohner der Bahnhofstraße und der Lange Straße in Ittersbach über den Lärm und die Abgase, die durch die Busse der Linien 715 und 717 (vorliegender Verkehrsraum) sowie 720 (Verkehrsraum Keltern/Remchingen) verursacht wurden. Hintergrund war ein geändertes Linienkonzept, das zum Dezember 2018 in Betrieb gegangen war und dafür gesorgt hat, dass deutlich mehr Busse aus dem Enzkreis an oder über den Bahnhof Ittersbach geführt werden. Eine kurzfristige Lösung war damals nicht möglich, da alle drei Linien eigenwirtschaftlich betrieben wurden und aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvolle Verbesserungen für den eigenwirtschaftlichen Betreiber aufgrund der entstehenden Kosten nicht machbar waren.

Einzigste Möglichkeit, die durch den Konzessionär umsetzbar und zu einer gewissen Entlastung geführt hätte, wäre die Linie 720 nicht mehr bis an den Bahnhof Ittersbach zu führen, sondern bereits im Industriegebiet Ittersbach enden zu lassen. Die Fahrgäste hätten hierfür eine Alternative mit Umstieg auf die S11 gehabt. Dieser Vorschlag wurde allerdings durch den Ortschaftsrat Ittersbach abgelehnt. Daher musste mit den Anpassungen bis zur jetzigen Neuausschreibung der Linien 715 und 717 gewartet werden. In Abstimmung zwischen VPE und KVV wurde eine neue Führung der beiden Linien erarbeitet, die nicht mehr über den Bahnhof in Ittersbach zum Industriegebiet zu führen, sondern direkt dorthin. Der Umstieg auf die S11 erfolgt dann am Stadtbahnhaltepunkt Descostraße in Ittersbach.

Die Finanzierung des Verkehrsraumes erfolgt entsprechend der Fahrplankilometeranteile der beteiligten Aufgabenträger. Die Gesamtleistung der Verkehrsraumes Neuenbürg/Straubenhardt/Dobel beträgt ca. 1,37 Mio. Fahrplankilometer, davon ca. 691.000 in Los 1 und ca. 678.000 in Los 2. Der Anteil des Landkreises Karlsruhe an den Verkehrsleistungen im gesamten Verkehrsraum liegt bei ca. 89.000 Fahrplankilometer. Dies entspricht einem Anteil von ca. 6 %.

Über die voraussichtlichen Kosten für den Landkreis Karlsruhe kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden, da das Ausschreibungsverfahren noch läuft.

1.3.3 weitere Vergaben des Enzkreises mit Bezug zum Landkreis Karlsruhe

Verkehrsraum Keltern/Remchingen

Los 1:

720 Pforzheim – Ellmendingen – Ittersbach

721 Pforzheim – Ellmendingen – Langensteinbach

923 Pforzheim – Ellmendingen – Langensteinbach – Ittersbach/Weiler (zugehörige Schülerverkehrslinie)

Los 2 (keine Fahrten im Landkreis Karlsruhe):

722 Pforzheim – Ellmendingen – Wilferdingen;

724/725 Ellmendingen – Neuenbürg – Waldrennach – Schömberg

919 Keltern – Conweiler (zugehörige Schülerverkehrslinie)

922 Keltern – Remchingen und Birkenfeld – Keltern (zugehörige Schülerverkehrslinie)

AST Keltern/Remchingen

Der Verkehrsraum Keltern/Remchingen wird zum Fahrplanwechsel am 10.12.2023 neu ausgeschrieben. Aufgabenträger sind der Enzkreis, die Stadt Pforzheim sowie die Landkreise Calw und Karlsruhe. Die Gesamtleistung liegt im Los 1 bei ca. 526.000 Fahrplankilometer/Jahr und im Los 2 bei ca. 562.000 Fahrplankilometer/Jahr. Der Anteil des Landkreises Karlsruhe liegt bei ca. 68.000 Fahrplankilometern, was ca. 6 % des gesamten Verkehrsraumes entspricht. Derzeit umfasst der Verkehrsraum noch den AST-Verkehr Remchingen/Keltern mit zusätzlich ca. 123.200 angebotene Fahrplankilometer/Jahr.

Die betroffenen Aufgabenträger erwägen die Umwandlung des AST-Verkehrs in einen On Demand-Verkehr mit Flächenbedienung oder die Streichung des AST-Verkehrs bei teilweiser Aufstockung der Fahrten in den vorhandenen Linien zu Betriebsbeginn. Die Vorinformation zur Auslösung der 1-Jahresfrist bist zur Veröffentlichung der Ausschreibung wurde am 27.12.2021 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Weitere Details sollen zu gegebener Zeit in einer ergänzenden Vorinformation veröffentlicht werden.

Verkehrsraum Maulbronn/Sternenfels

700 Mühlacker – Lienzingen – Schmie – Maulbronn – Knittlingen – Bretten

702 Mühlacker – Lienzingen – Zaisersweiher – Diefenbach – Sternenfels – Oberderdingen – Flehingen

702s Ochsenburg – Sternenfels – Diefenbach (zugehörige Schülerverkehrslinie)

901 Maulbronn – Schmie – Lienzingen – Illingen (zugehörige Schülerverkehrslinie)

Der Verkehrsraum Maulbronn/Sternenfels wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 neu vergeben. Aufgabenträger sind der Enzkreis und der Landkreis Karlsruhe. Die Details des Verfahrens sind derzeit noch offen.

2. Planungen zur Ausweitung der On Demand-Verkehre im Jahr 2022

Die Landkreisverwaltung beabsichtigt – gemäß der Beschlusslage im Kreis – die On Demand-Verkehre im Laufe des Jahres 2022 weiter auszubauen. Aktuell gibt es vier Bediengebiete: Ettlingen (inkl. Völkersbach), Marxzell, Hardt-West und Karlsbad.

Die Verkehre werden grundsätzlich montags bis freitags abends sowie an Sams-, Sonn- und Feiertagen ganztags erbracht. Im Januar 2022 nutzten das vorhandene Angebot trotz Coronapandemie 4.191 Fahrgäste und es wurden 3.417 Fahrten durchgeführt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fahrten derzeit pandemiebedingt nicht gebündelt werden (kein sog. Pooling). Angesichts der allgemeinen Lockerungen der Coronaregelungen wird diese Beschränkung ab dem 02.04.2022 aufgehoben, sodass wieder mehr Fahrgäste befördert werden können.

Mit der Neuvergabe des Linienbündels Pfinztal/Albtal zum letzten Fahrplanwechsel am 12.12.2021 wurde der AST-Betrieb Karlsbad in einen On Demand-Verkehr umgewandelt. Das MyShuttle bedient die Karlsbader Ortsteile Spielberg, Langensteinbach, Auerbach und Mutschelbach mit Anschluss an die Stadtbahnhaltestelle „Kleinsteinbach Bahnhof“ in Pfinztal. In den Vertragsunterlagen für das Linienbündel Pfinztal/Albtal wurde bereits die Ausweitung der On Demand-Verkehre mit dem Einsatz von zwei zusätzlichen Fahrzeugen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vereinbart. Der Ortsteil **Ittersbach** hat aufgrund der guten Erschließung durch die S11/S12 bisher kein Bedarfsverkehr und soll nun zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 ebenfalls MyShuttle-Verkehre erhalten. Da eine Integration in das Bediengebiet Karlsbad die Fahrstrecken zu lange werden lassen würde und eine räumliche Nähe zu Marxzell sowie ein interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet zwischen diesen beiden Orten besteht, wird Ittersbach voraussichtlich in das MyShuttle-Gebiet Marxzell integriert. Dies bietet für Marxzeller Einwohner die Möglichkeit in Ittersbach auf die S11/S12 Richtung Langensteinbach umzusteigen und die Ittersbacher erhalten am Marxzeller Bahnhof einen Anschluss an die S1 Richtung Bad Herrenalb oder Waldbronn/Etzenrot.

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 soll in **Waldbronn** ein eigenes MyShuttle-Bediengebiet eingerichtet werden. Denkbar ist in einem nächsten Schritt auch eine Kooperation mit der Stadt Karlsruhe zur Integration der Karlsruher Höhenstadtteile (bspw. Grünwettersbach, Palmbach und Stupferich) sowie des Bahnhofes Kleinsteinbach, um neue Umsteigemöglichkeiten Richtung Pforzheim oder Stuttgart zu schaffen.

Das Linienbündel Hardt-Ost wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 neu vergeben. Gemäß Kreistagsbeschluss vom 07.11.2019 sollen die Linien im regulären Buslinienverkehr in den Schwachlastzeiten durch On Demand-Verkehre ergänzt werden. Im Rahmen des Vergabeverfahrens muss festgelegt werden, wie dies umgesetzt werden soll. Hier ist in einem ersten Schritt ein Gebiet in **Stutensee und Weingarten** vorgesehen, wobei noch im Detail geprüft werden muss, wie der Gebietszuschnitt insbesondere in Stutensee genau aussieht.

Neben den Querverbindungen zwischen den Kommunen bzw. Ortsteilen erfolgt hierdurch für Weingartener Einwohner die Anbindung an zwei überregionaler Schienentrassen (KA – MA und KA – HD) sowie der regionalen Verbindungen der S2 und der Buslinie 125. Für Stutenseer entstehen dabei in Weingarten neue Umstiegsmöglichkeiten Richtung Bruchsal und Heidelberg. Die Details sind noch festzulegen. In einem weiteren Schritt kann dann auch eine Verknüpfung mit **Walzbachtal** geprüft werden.

Darüber hinaus wird die Einrichtung eines On Demand-Gebietes **Pfinztal und Walzbachtal** – ggf. mit Verbindung nach **Weingarten** –geprüft. Ein rein schienenparalleles On Demand-Angebot in Pfinztal erscheint nicht sinnvoll. Die Einbindung der Walzbachtaler Ortsteile und ggf. die Anbindung des Bahnhofes in Weingarten (analog der Buslinie 159) führt wiederum zu einem großen Gebiet. Welcher Gebietszuschnitt sinnhaft ist und die beste verkehrliche Erschließung bietet, wird im Laufe des Jahres landkreisintern sowie mit dem KVV und den betroffenen Kommunen abgestimmt.

Auch für die Stadt **Rheinstetten** bestehen Überlegungen zur Anbindung an das MyShuttle. Die Stadt ist insgesamt bereits gut durch die S2 erschlossen. Auch hier würde ein On Demand-Angebot, das mehr oder weniger parallel zur Schiene verkehrt und lediglich einzelne Querverbindungen schafft bzw. die Feinerschließung der Ortsteile übernimmt, aus verkehrsplanerischer Sicht keinen Mehrwert darstellen. Daher besteht die Überlegung, die Stadt Rheinstetten nicht komplett mit dem MyShuttle zu erschließen, sondern aus dem Bediengebiet Ettlingen zwei Anknüpfungspunkte im Silberstreifen an die S7/S8 sowie an die S2 in Forchheim zu schaffen. Hierdurch könnte die Buslinie 106 in den Schwachlastzeiten ersetzt werden. Da das On Demand-Gebiet Ettlingen, das bis nach Völkersbach reicht, jedoch auch schon relativ groß ist, muss hier noch im Detail geprüft werden, ob dies die Fahrstrecken nicht zu lange für attraktive Buchungszeiten werden lässt. Bezüglich der dann offenen Erschließung von Neuburgweier in den Randzeiten könnte mit dem Landkreis Rastatt ggf. eine Verlängerung und Ausweitung der ALT-Linie 222, die derzeit zwischen Au am Rhein und Neuburgweier verkehrt, bis an die S2 in Mörsch geprüft werden.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Zu Ziffer 1.1:

Der vom Landkreis Karlsruhe zukünftig zu zahlende Betriebskostenzuschuss für das Linienbündel Hardt-Ost kann erst nach Auswertung der abgegebenen Angebote beziffert werden.

Zu Ziffer 1.2:

Der Einsatz eines zusätzlichen Standardlinienbusses sowie ca. 1.800 zusätzliche Fahrplanstunden/Jahr auf der Linie 195 würde den Betriebskostenzuschuss des Landkreises für das Linienbündel Hardt-West/Nord um ca. 150.000 €/Jahr erhöhen.

Zu Ziffer 1.3.1:

Der vom Landkreis Karlsruhe zukünftig zu zahlende Anteil für die Erbringung der Verkehrsleistungen im Verkehrsraum Königsbach/Neulingen wird sich voraussichtlich auf einen niedrigen sechsstelligen Betrag belaufen. Der genaue Betrag für das Jahr 2022 kann erst im nächsten Jahr nach der Ermittlung der Erlöse beziffert werden.

Zu Ziffer 1.3.2:

Der vom Landkreis Karlsruhe zukünftig zu zahlende Betriebskostenzuschuss für den Verkehrsraum Neuenbürg/Straubenhardt/Dobel kann erst nach Auswertung der abgegebenen Angebote sowie der Ermittlung der Erlöse genannt werden.

Zu Ziffer 2:

Die finanziellen Auswirkungen sind davon abhängig, ob ein vollständiges neues Bediengebiet eingerichtet wird oder bei Erweiterungen zusätzliche Fahrzeuge benötigt werden. Hinzu kommen die Kosten für die Anpassungen des Softwareanbieters ioki in der KVV.easy-App bzw. dem Hintergrundsystem. Die monetären Einsparungen sind voraussichtlich überschaubar (es werden lediglich Leistungsstunden beim Bus reduziert), die nichtmonetären Auswirkungen (CO₂-, Lärm- etc. Reduzierung, Stabilisierung des Busverkehrs in den morgendlichen Spitzenzeiten, attraktiveres Angebot etc.) sind vorhanden aber schwerer zu operationalisieren.

III. Zuständigkeit

Für den Aufgabenbereich ÖPNV ist gem. § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Karlsruhe der Verwaltungsausschuss zuständig.