



Drucksachen-Nr. **X/1528**

Bad Schwalbach, den 06.01.2021

Aktenzeichen:

Ersteller/in: Gregor Prochaska

## Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP	Öffentlich
Kreisausschuss	25.01.2021		nein
Ausschuss für Energie, Umwelt und Kreientwicklung	02.02.2021		ja
Kreistag	09.02.2021		ja

Titel

**Mobilität mit der Ausschreibung lokaler Busverkehrsleistungen ab Dezember 2022 in den Bereichen Niedernhausen, Idstein, Aar/Hühnerkirche und Rheingau**

### I. Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss wird gebeten, die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV) zu beauftragen, bei der Ausschreibung lokaler Busverkehrsleistungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 die Planvariante 3 gemäß Anlage 1 anzuwenden.

Die entsprechend erforderlichen Haushaltsmittel zur Verlustabdeckung der RTV sind ab dem Haushaltsplan 2023 bereitzustellen.

### II: Sachverhalt:

#### Rahmenbedingungen der Ausschreibung und Ziele der neuen Planung:

In den betreffenden Linienbündeln steht die Neuvergabe der lokalen Busverkehre regulär zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 an. Seit 2014 werden diese Verkehre aktuell von den Unternehmen Nassauische Verkehrsgesellschaft (NVG), DB Regio und Fahrplan-Verkehrsgesellschaft (Rufbusleistungen) durchgeführt.

Bereits 2019 und 2020 war die RTV in Kooperation mit dem Planungsbüro PlanMobil damit befasst, Verkehrsplanungen für die anstehende Ausschreibung zu entwickeln. Dazu erfolgten Abstimmungsgespräche mit den betroffenen Kommunen und Schulen, außerdem waren der gemeinsame Nahverkehrsplan des Rheingau-Taunus-Kreises und der Landeshauptstadt Wiesbaden sowie das Mobilitätskonzept und das Mobilitätsleitbild des Kreises zu berücksichtigen. Auch Mobilitätsdaten der Bevölkerung sind in die Planung mit eingeflossen.

Am 27. August 2020 hat die Gesellschafterversammlung der RTV die Planvarianten zur Kenntnis genommen und beschlossen, diese dem EUKA und HFA in einer gemeinsamen Sitzung zu präsentieren, was am 15. Oktober 2020 erfolgte.

Im Januar 2021 erfolgte die Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung der europaweiten Ausschreibung auf der Basis der Planvariante 1 gemäß Beschluss der Gesellschafterversammlung. Im Januar 2022 soll die Veröffentlichung der eigentlichen Ausschreibung stattfinden. Nach diesem Zeitplan würden im April 2022 entsprechende Verkehrsunternehmen den Zuschlag erhalten, sodass ein dreiviertel Jahr Vorlauf bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2022 bestehen würde.

Als Ziele der neuen Planung wurde neben der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auch ein möglichst lückenloses Verkehrsangebot von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr ins Auge gefasst, bei dem die Fahrgäste möglichst wohnortnah einen 30-Minuten-Takt in das nächste Mittelzentrum vorfinden. Es soll damit im Rheingau-Taunus-Kreis auch für Familien möglich werden, auf das zweite Auto zu verzichten und ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende und der Bekämpfung des Klimawandels geleistet werden.

Aufgrund der Rahmenbedingungen der europaweiten Ausschreibung muss die Entscheidung über das Verkehrsangebot in den betroffenen Bereichen bis 2030 zeitnah getroffen werden.

#### Die Planvarianten:

Für die drei Planvarianten (s. Anlage 1) gilt eine Vertragslaufzeit von acht Jahren, also von Dezember 2022 bis Dezember 2030. Möglich ist zweimal eine Verlängerung um jeweils ein Jahr, somit beträgt die maximale Laufzeit zehn Jahre.

Bei der vorgeschlagenen Planvariante 3 handelt es sich um eine sehr konsequente Verbesserung und deutliche Ausweitung des Verkehrsangebotes. Die Ziele aus dem Mobilitätseitbild des Kreises werden hiermit weitestgehend erreicht. Es wird in der Fläche ein stündliches Grundangebot geschaffen, das in den Hauptverkehrszeiten auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet wird. Darüber hinaus wird auch das Angebot am Wochenende verdichtet und der Bedienzeitraum insgesamt ausgeweitet. Nicht zuletzt wird eine neue Kreisquerverbindung als Schnellverbindung von Idstein über Bad Schwalbach nach Eltville geschaffen. Auch die Wünsche der Kommunen und Schulen wurden bei dieser Planvariante weitestgehend berücksichtigt. Die Kilometerleistung beträgt bei dieser Variante insgesamt etwa 3.625.000 KM pro Jahr.

Planvariante 1 bildet als Basisleistung die Grundlage für die Vorabbekanntmachung und somit auch rechtlich das Mindestmaß an Verkehrsleistung, das bei der Ausschreibung nicht unterschritten werden darf. Hierbei handelt es sich um die schlichte Fortschreibung des bestehenden Angebots- und Leistungsvolumens mit einem Fokus auf der wirtschaftlichen Optimierung. Die Wünsche der Kommunen und Schulen können hier auf Basis des gemeinsamen Nahverkehrsplans mit Wiesbaden nur stark eingeschränkt einbezogen werden, einzelne Linienwege werden angepasst. Neue Verbindungen entstehen nicht. Die Kilometerleistung beträgt hier 2.214.000 KM pro Jahr.

Variante 2 stellt einen Mittelweg zwischen den beiden vorherigen Varianten dar. Der Bedienzeitraum wird hierbei ausgeweitet und auch die Kreisquerverbindung wird geschaffen, allerdings nur von Idstein nach Bad Schwalbach. Am Wochenende finden allerdings lediglich Anpassungen statt und es bleibt hauptsächlich beim Stundentakt, der in der Fläche aufgefüllt wird. Die Kilometerleistung beträgt insgesamt 2.857.000 KM pro Jahr.

Es wird darauf hingewiesen, dass zum Fahrplanwechsel 2025 die restlichen Linienbündel neu ausgeschrieben werden müssen und dann natürlich der Standard der jetzt beschlossenen Variante Basis sein wird.

### **III. Finanzielle Auswirkungen:**

Für jede der Varianten ist auf Grundlage der Verkehrserhebung des RMV und eigener ermittelter Daten zu Nachfrage und Erlösen eine Erlösabschätzung erstellt worden.

Diese bereits berücksichtigend, steigt der Zuschussbedarf durch den Rheingau-Taunus-Kreis bei allen drei Varianten bis 2030 schrittweise an. Wie sich der Zuschussbedarf bei den einzelnen Varianten in den einzelnen Jahren bis 2030 voraussichtlich entwickelt, ist Anlage 3 zu entnehmen. Aus heutiger Sicht steigt der jährliche Zuschussbedarf bis zum Jahr 2030 insgesamt bei Variante 1 auf 11, 8 Mio. Euro, bei Variante 2 auf 13, 6 Mio. Euro und bei Variante 3 auf 15,9 Mio. Euro. Maßgeblich finden dabei die Kostensteigerungen vom Jahr 2022 auf das Jahr 2023 statt, bei der vorgeschlagenen Variante 3 von 9,15 Mio. Euro in 2022 um ca. 3,87 Mio. Euro auf 13,01 Mio. Euro in 2023. Im Haushaltsplan 2021 beläuft sich die Gesellschafterumlage (Zuschuss) auf ca. 7,9 Mio. Euro.

Bei allen drei Varianten ist darauf hinzuweisen, dass die Vorgaben für klimaschonende Antriebstechniken wie z.B. Elektrobusse oder Wasserstoff-/Brennstoffzellenbusse nicht enthalten sind und kostenmäßig noch hinzukommen. Diese Antriebstechniken werden unterschiedlich bezuschusst.

Die Höhe des Zuschussbedarfs ist maßgeblich von der Kilometerleistung und der Entwicklung anderer Zuwendungen (RMV, Land und Bund) abhängig. So setzen sich die Erträge der RTV maßgeblich aus den eigenen Fahrgeldeinnahmen, den Einnahmezuscheidungen vonseiten des RMV und dem Infrastrukturausgleich anderer Gebietskörperschaften zusammen.

Es steht zu erwarten, dass sich Bund und Land noch stärker als bisher in der Förderung des ÖPNV engagieren werden. Grundsätzlich ist auch davon auszugehen, dass ein besseres Verkehrsangebot auch mehr Fahrgäste und damit mehr Fahrgeldeinnahmen nach sich zieht, dies lässt sich jedoch nur schwer kalkulieren.

Umgelegt auf die Kilometerleistung beträgt der Zuschussbedarf pro Kilometer im Jahr 2030 in der ersten Variante 5,35 Euro, in der zweiten Variante 4,74 Euro und in der dritten Variante 4,39 Euro.

Mit Variante 3 erhält der Kreis also die meiste Leistung und das beste Verkehrsangebot für das aufgewendete Geld. Hier wird somit auch dem Ziel der Wirtschaftlichkeit am besten Rechnung getragen.

(Frank Kilian)  
Landrat

(Günter F. Döring)  
Dezernent für die Angelegenheiten der RTV

**Anlage:**  
Anlage 1 zur Vorlage  
Anlage 2 zur Vorlage  
Anlage 3 zur Vorlage