

Bad Schwalbach, den 05.12.2024

Niederschrift

Gremium	Gemeinsame Ausschusssitzung von UMTK, JSG, SBS und HFWD und des Kreisausschusses
Sitzungsnummer	1/XI. Wahlperiode
Datum	Montag, 2. Dezember 2024
Sitzungsbeginn	17:00 Uhr
Sitzungsende	19:00 Uhr
Ort	Cafeteria Kreishaus

Teilnehmer:

Landrat

Herr Sandro Zehner

SPD Fraktion

Herr Volker Diefenbach

Bündnis 90/Die Grünen Fraktion

Frau Annette Reineke-Westphal

Herr Martin Stappel

Herr Klaus Stolpp

AfD-Fraktion

Herr Klaus Gagel MdL

Herr Christian Kessner

Herr Karl Mayer

FW Fraktion

Herr Matthias Bremser

Fraktionslose Abgeordnete der Partei DIE LINKE

Herr Benno Pörtner

Kreisausschuss

Frau Heike Jung-Wellek	
Herr Hans Rodius	

Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft RTV

Herr Arno Brandscheid	
-----------------------	--

Verwaltung

Frau Yvonne Grein	
Frau Julia Scherer-Lupp	
Herr Daniel Siegler	

Schriftführer

Herr Harald Rubel	
-------------------	--

Öffentliche Tagesordnungspunkte:

TOP 1. DS Sachstand und Zukunft des ÖPNV im RTK

Landrat Zehner begrüßt die anwesenden Mitglieder der Fachausschüsse des Kreistages und die Mitglieder des Kreisausschusses zur gemeinsamen Sitzung über die aktuelle Situation des öffentlichen Personennachverkehrs und dessen Zukunft im Rheingau-Taunus-Kreis.

Landrat Zehner stellt den neuen Fachbereichsleiter I, Herrn Daniel Siegler kurz vor.

Landrat Zehner erklärt, dass die Verkehrsgesellschaft RTV inzwischen personell stabilisiert sei, allerdings in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen stehe.

Anhand einer ausführlichen Power-Point-Präsentation (PPP) stellt sodann der seit Januar 2024 im Amt befindliche neue Geschäftsführer der RTV, Herr Arno Brandscheid, die Situation der öffentlichen Verkehre im RTK dar. Der Vortrag gliedert sich wie folgt:

- 1. Status quo - Zahlen, Daten Fakten zum ÖPNV im Landkreis**
- 2. Vertragsanpassungsmöglichkeiten in den Verkehrsverträgen**
- 3. Herausforderungen und die erwartete Zukunft**
- 4. Handlungsoptionen und Aufgaben bis 2030 ff.**

Die Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 1** beigefügt.

Landrat Zehner und Geschäftsführer Brandscheid beantworten während des Vortrages und im Anschluss Fragen der Abg. Gagel, Stappel, Bremser, Pörtner, Mayer, Stolpp, Kessner und der KB Jung-Wellek.

Landrat Zehner dankt abschließend Herrn Brandscheid und der RTV für den vertieften Einblick in die Finanzierungssituation des ÖPNV, mit der sich in den kommenden Jahren die Mitglieder der Gremien zu befassen haben.

Bad Schwalbach, 5. Dezember 2024

(Sandro Zehner)
Ausschussvorsitzender

(Harald Rubel)
Schriftführer

ÖPNV IM RHEINGAU-TAUNUS-KREIS

ZAHLEN & DATEN

ZUR INFORMATION DER MITTELFRISTIGEN ENTWICKLUNG DER ÖPNV-KOSTEN FÜR DIE BESTEHENDEN ANGEBOTE IM RHEINGAU-TAUNUS-KREIS

GLIEDERUNG

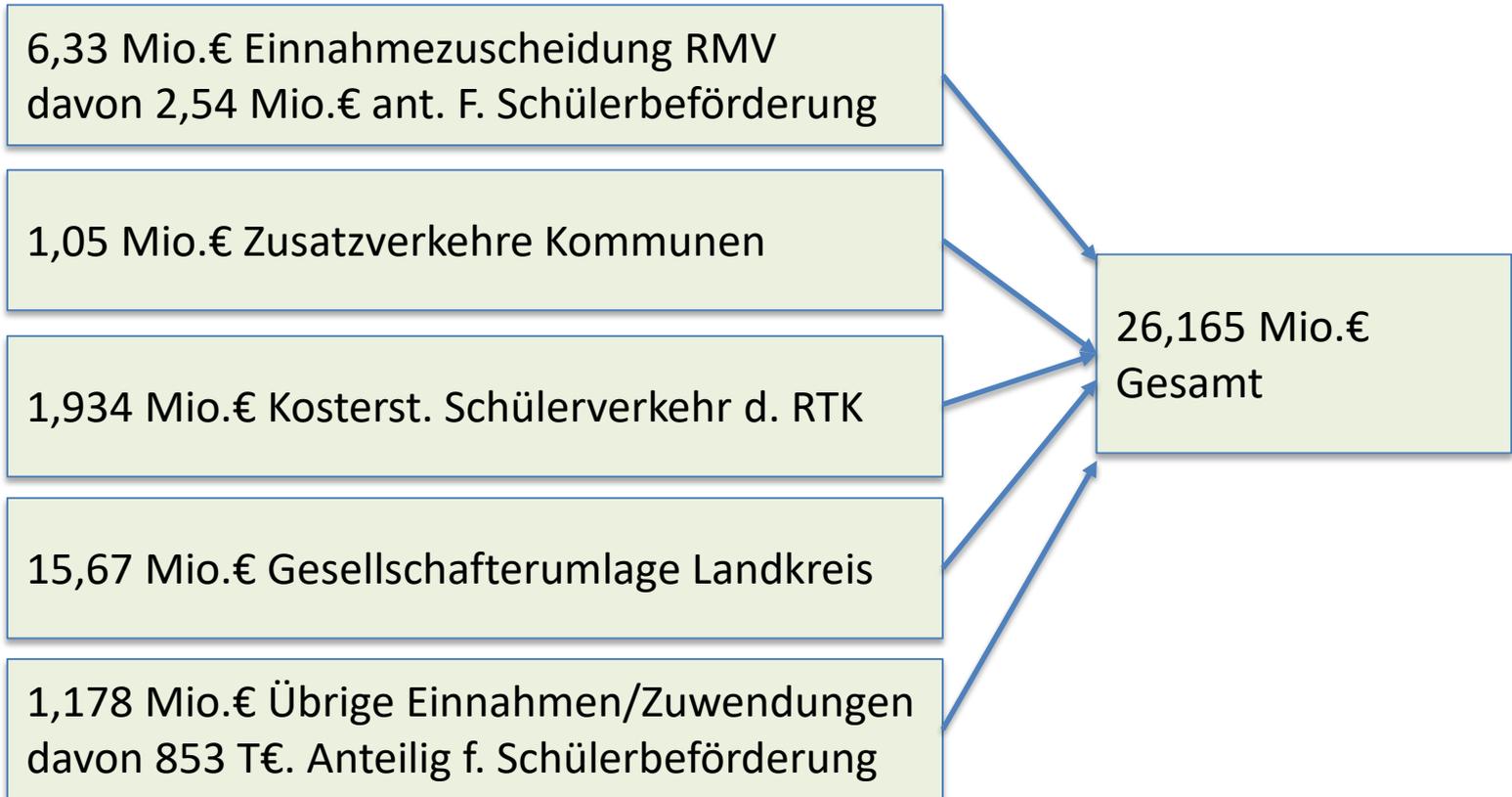
1. STATUS QUO - ZAHLEN, DATEN FAKTEN ZUM ÖPNV IM LANDKREIS
2. VERTRAGSANPASSUNGSMÖGLICHKEITEN IN DEN VERKEHRSVERTRÄGEN
3. HERAUSFORDERUNGEN UND DIE ERWARTETE ZUKUNFT
4. HANDLUNGSOPTIONEN UND AUFGABEN BIS 2030 FF.

ÖPNV IM RHEINGAU-TAUNUS-KREIS

1. ZAHLEN, DATEN & FAKTEN ZUM ÖPNV IM LANDKREIS AUF DER BASIS STATUS QUO KOSTENBASIS 2023 UND 2024

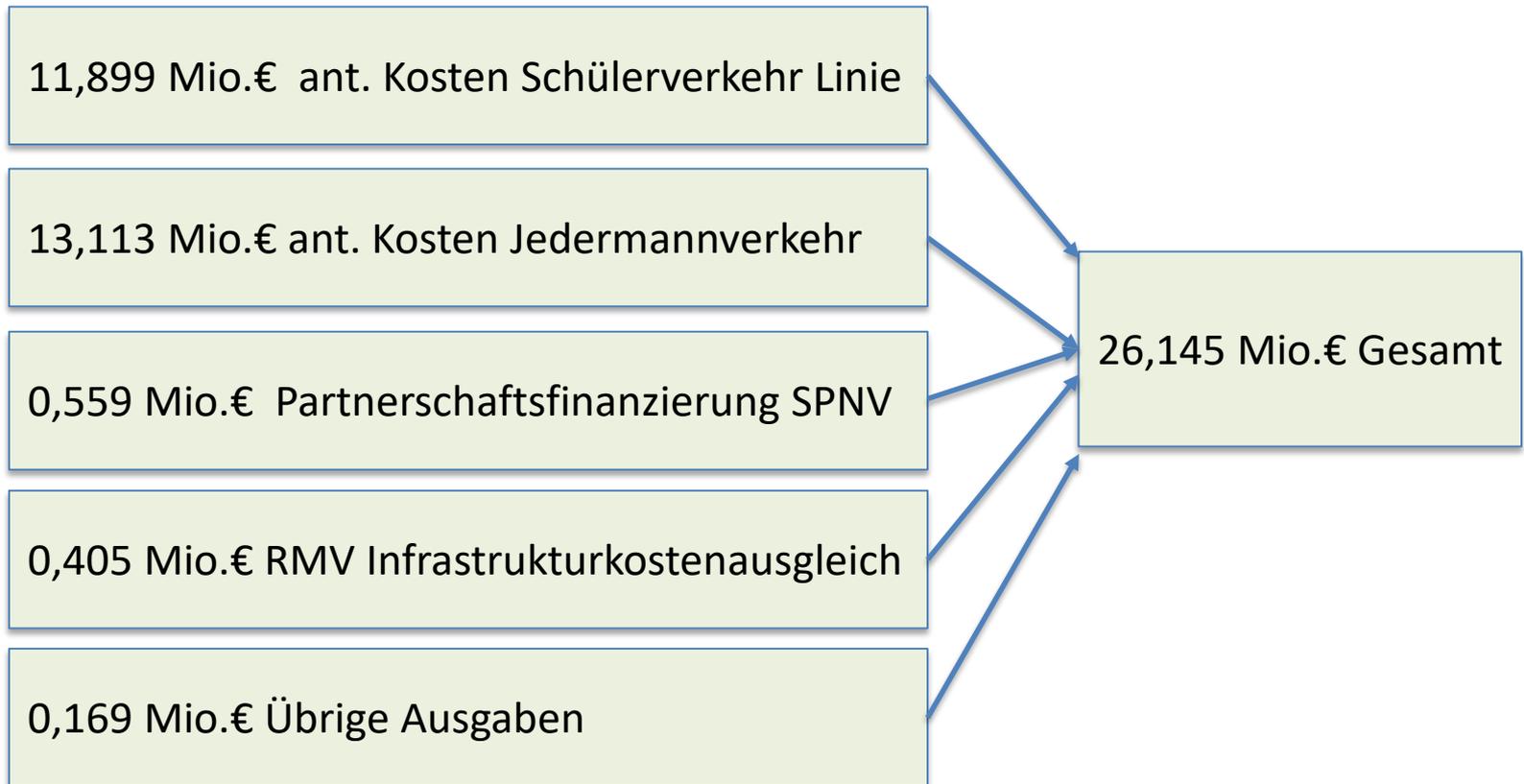
ÜBERSICHT FINANZIERUNGSSTRUKTUR

Einnahmeblöcke für ÖPNV (Stand 2024)



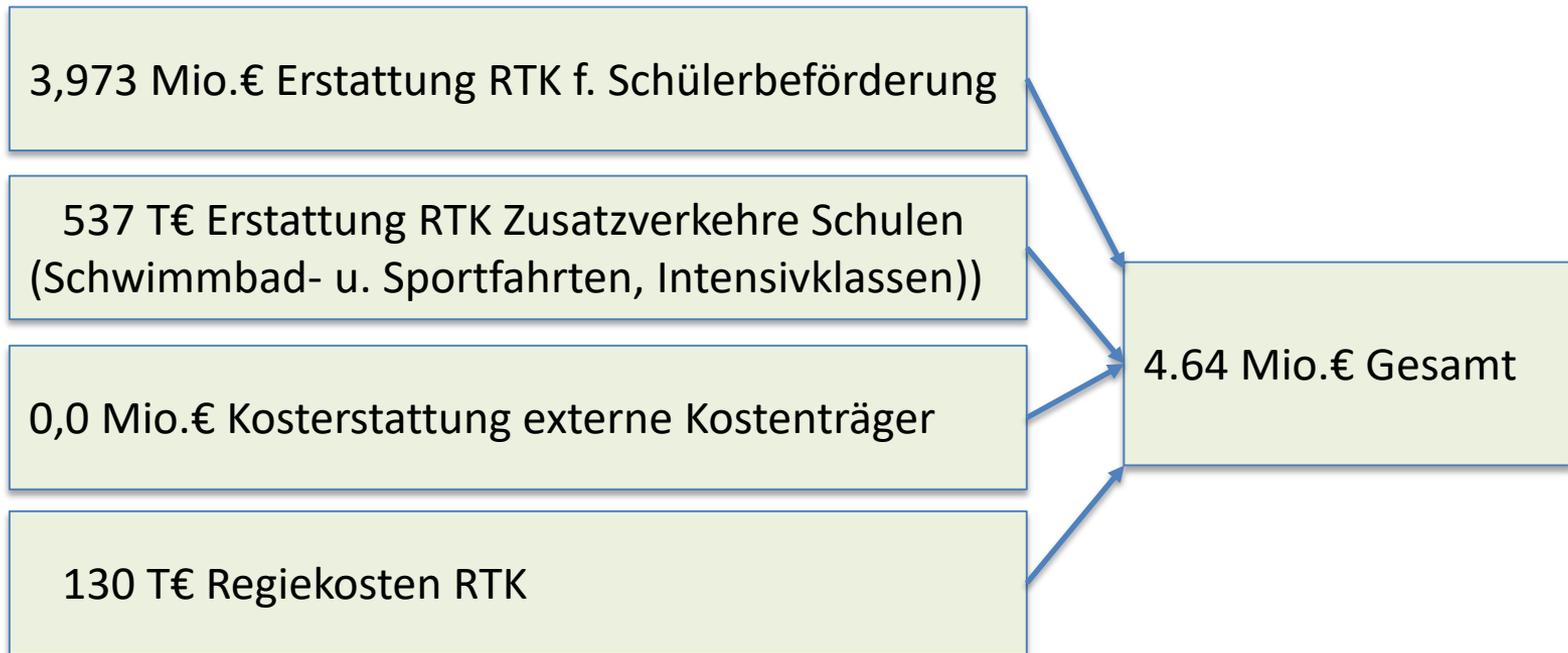
ÜBERSICHT FINANZIERUNGSSTRUKTUR

Ausgabenblöcke für ÖPNV (Stand 2024)



ÜBERSICHT FINANZIERUNGSSTRUKTUR

Finanzierung der sonstigen Schülerverkehre (Stand 2024)



Es handelt sich hier um sog. durchlaufende Positionen, die in Einnahmen und Ausgaben bei der RTV gleich sind.

FINANZIERUNGSSTRUKTUR

- Aktueller Gesamtausgabebedarf der RTV für die lokalen Verkehre -> rd. 26,145 Mio.€ p.a.
- Aktuell wesentliche Erlöse 2024 aus Ticketverkäufen, Einnahmezuscheidungen RMV und Deutschlandticket -> rd. 7,0 Mio.€ p.a.
- Landkreis zahlt 2024 aktuell über Gesellschafterumlage 15,67 Mio. € p.a. und f. Schülerbeförderung 1.934 Mio.€
- Einzelne Kommunen (z.B. Idstein, Taunusstein, Wiesbaden, etc.) zahlen für innerörtliche oder partnerschaftliche Verkehrsleistungen jährliche Beiträge in Höhe von -> 1,05 Mio.€.

FINANZIERUNGSSTRUKTUR

- Für die Organisation und Abwicklung des sog. „Freigestellten Schülerverkehrs“ zu Sonderpädagogischen Einrichtungen (ca. 450-500 Kinder & Jugendliche, Bedarf steigend) und für Sonderverkehre (Schwimmunterricht, Sport, Ausflüge, etc.) zahlt der Landkreis an die RTV in 2024 rd. -> 4,64 Mio.€ p.a.
- Im Rahmen der gesetzlichen Regelungen zahlt der Landkreis zudem den vom RMV/Land Hessen festgesetzten Ticketpreis für alle Fahrschüler mit Kostenerstattungsanspruch, hierfür wird in 2024 ein Betrag in Höhe von 3,6 Mio.€ aufgewandt.
- An Einzelerstattungen für Fahrschüler zahlt der RTK in 2024 rd. 260 T€.
- Alle Kosten der Schülerbeförderung gesamt in 2024 betragen 18,68 Mio.€

FINANZIERUNGSSTRUKTUR

- Landkreis und RTV finanzieren zu gleichen Anteilen die zu erstellenden Fortschreibungen von Nahverkehrsplänen und Mobilitätskonzepten, etc.
- Die Aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans RTK kostet ca. 250 T€.
- Der Plan ist regelmäßig (mind. alle 5 Jahre fortzuschreiben).

ÖPNV- AUFTRAGSSTRUKTUR IM RTK

Bündel Rheingau 1	Laufzeit	Betreiber
Eitville Schlangenbad Walluf	2017-2027	Martin Becker
Rheingau Mitte	2022-2030	ALV
Rheingau West	2022-2030	ALV

Bündel Idsteiner Land	Laufzeit	Betreiber
Idstein Hühnerkirche	2022-2030	ESE
Idstein Waldems	2022-2030	DB
Niedernhausen Idstein	2022-2030	ESE

Bündel Kreisübergreifend	Laufzeit	Betreiber
Aar (Rufbus)	2017-2025	Fahrplan
Kreisquerverbindung	2022-2026	DB

Bündel Untertaunus	Laufzeit	Betreiber
Bad Schwalbach	2017-2027	Engelhardt
Taunusstein	2017-2027	Engelhardt
Aar	2022-2030	DB

LEISTUNGS- UND KOSTENSTRUKTUR

Der Leistungspreis im ÖPNV wird aus folgenden Kostenarten gebildet:

- **Streckenbezogene Kosten -> Betriebskosten**
Ergeben sich aus der Linienlänge und der Anzahl aller Fahrplanfahrten (Hin und Rück) und der erforderlichen Umsetzungsfahrten.
- **Zeitbezogene Kosten -> Personalkosten**
Die Ermittlung der zeitbezogenen Kosten erfolgt auf Grundlage der Umlaufpläne.
- **Fahrzeugbezogene Kosten -> AFA-Kosten, Zinsen**
Die fahrzeugbezogenen Kosten wurden auf Grundlage der maximal gleichzeitig eingesetzten Busse ermittelt.
Diese wurden aus den Umlaufplänen abgeleitet.

LEISTUNGS- UND KOSTENSTRUKTUR

Streckenbezogene Kosten ÖPNV im RTK (Stand 2023)		
	Fahrleistung in km/Tag	Streckenbezogene Kosten pro Tag
Werktags mit Schulfahrten	21.898	15.420,00 €
Werktags ohne Schulfahrten	14.792	6.777,00 €
Samstag	8.382	6.162,00 €
Sonntag/Feiertg	4.184	2.875,00 €

Nur Linienfahrzeuge ohne Kosten der Bedarfsverkehre (Rufbusse und ODM-Systeme)

LEISTUNGS- UND KOSTENSTRUKTUR

Zeitbezogene Kosten ÖPNV im RTK (Stand 2023)				
			Arbeitszeit pro Tag in Std.	Zeitbezogene Kosten pro Tag
			1.332	60.302,00 €
			810	36.277,00 €
			471	20.959,00 €
			188	8.191,00 €

Nur Linienfahrzeuge ohne Kosten der Bedarfsverkehre (Rufbusse und ODM-Systeme)

LEISTUNGS- UND KOSTENSTRUKTUR

Fahrzeugbezogene Kosten des ÖPNV im RTK (Stand 2023)

			Kosten pro Jahr
Werktag mit Schulfahrten			4.203.631,00 €
Werktags ohne Schulfahrten			2.124.348,00 €

Nur Linienfahrzeuge ohne Kosten der Bedarfsverkehre (Rufbusse und ODM-Systeme)

LEISTUNGS- UND KOSTENSTRUKTUR

Info zur nachstehenden Gesamtdarstellung:

- Die Strecken- und zeitbezogene Kosten sind auf ein Kalenderjahr hochgerechnet, für den fiktiven Fahrplan werden alle Werktage wie Ferientage behandelt: 250 Werktage, davon 187 Schul- und 63 Ferientage, 53 Samstage, 62 Sonn-/Feiertage.

LEISTUNGS- UND KOSTENSTRUKTUR

Zusammenfassung der Kosten ÖPNV (Stand 2023)

mit Schulfahrten	Kostenpro Jahr in €
streckenbezogen	4.050.139,00 €
zeitbezogen	15.180.661,00 €
fahrzeugbezogen	4.203.631,00 €
Summe	23.434.431,00 €

Nur Linienfahrzeuge ohne Kosten der Bedarfsverkehre (Rufbusse und ODM-Systeme)

LEISTUNGS- UND KOSTENSTRUKTUR

Zusammenfassung der Kosten ÖPNV (Stand 2023)	
ohne Schülerfahrten	
<i>Fiktive Rechnung nur zur rechn. Ermittlung</i>	Kostenpro Jahr in €
streckenbezogen	2.021.676,00 €
zeitbezogen	8.587.890,00 €
fahrzeugbezogen	2.124.348,00 €
Summe	12.733.914,00 €

Nur Linienfahrzeuge ohne Kosten der Bedarfsverkehre (Rufbusse und ODM-Systeme)

LEISTUNGS- UND KOSTENSTRUKTUR

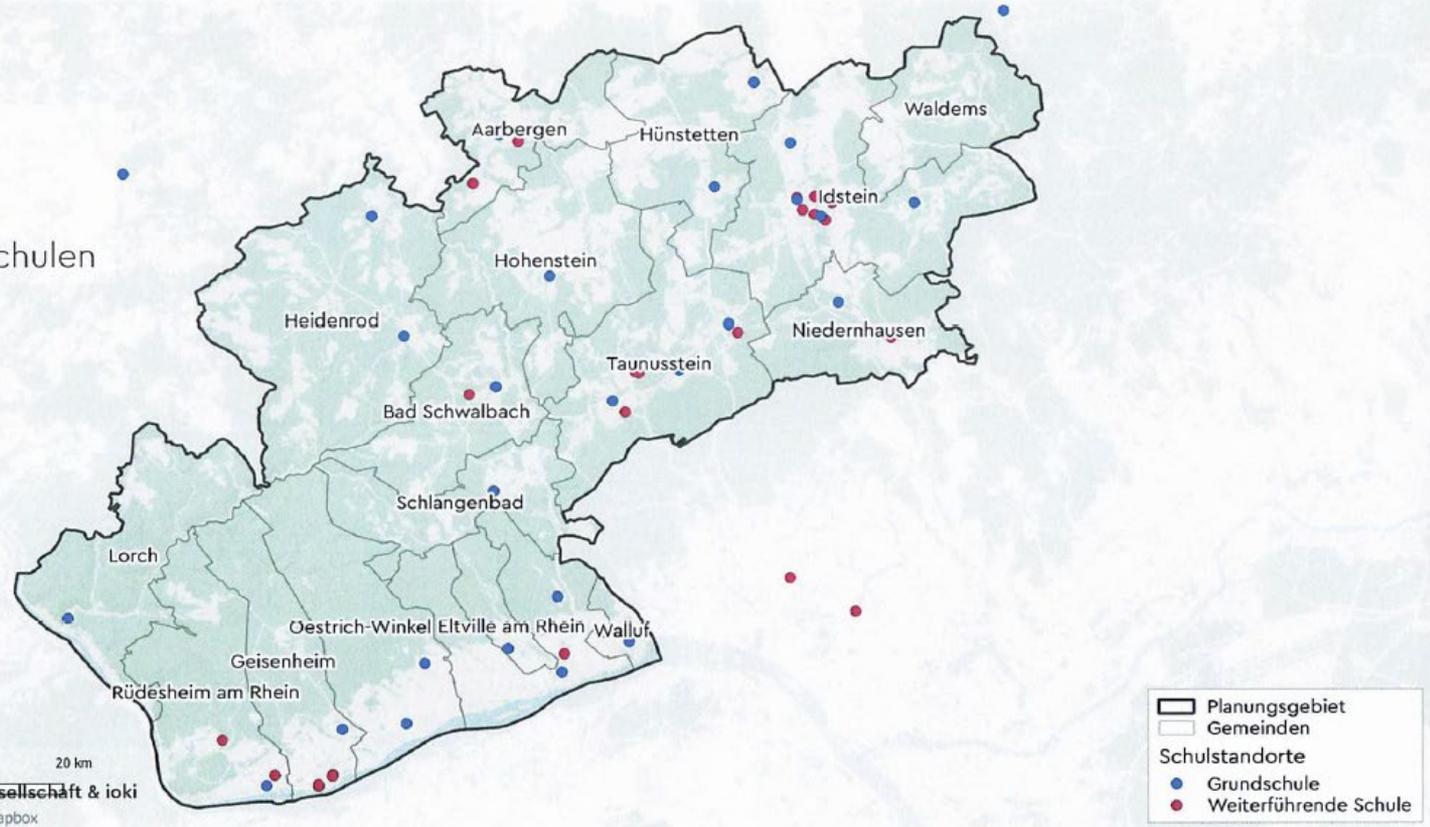
Zusammenfassung:

- Insgesamt ergibt sich ohne die Kosten für den Schülerverkehr ein rechnerisches Einsparpotential von rund 45,66% (ca. 10,7 Mio. €) am Gesamtkostenblock.
- Der größte Anteil am Einsparpotential entsteht durch die zeitbezogenen (Personal-)Kosten.

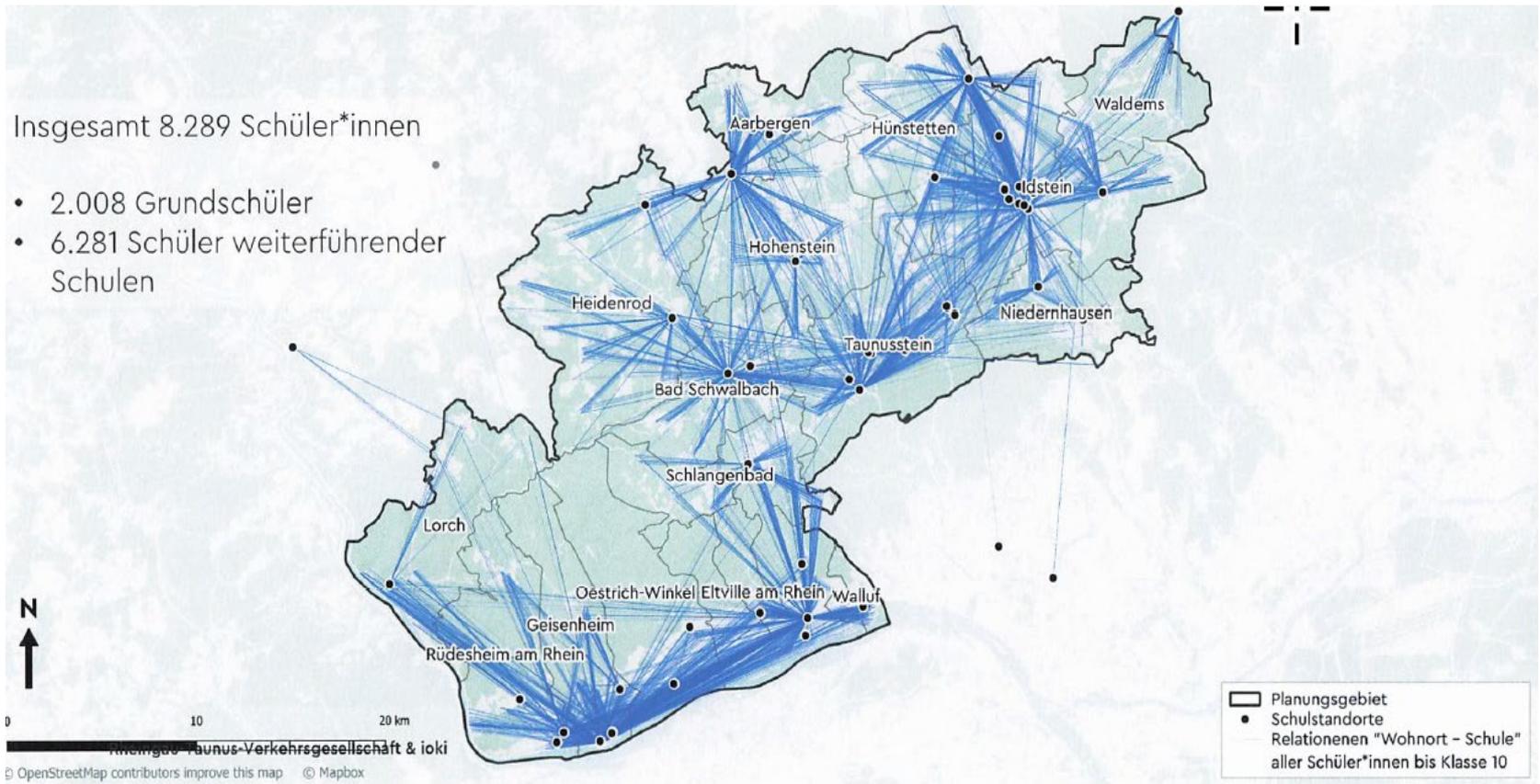
SCHULSTANDORTE IM RTK

Insgesamt 57 Schulen

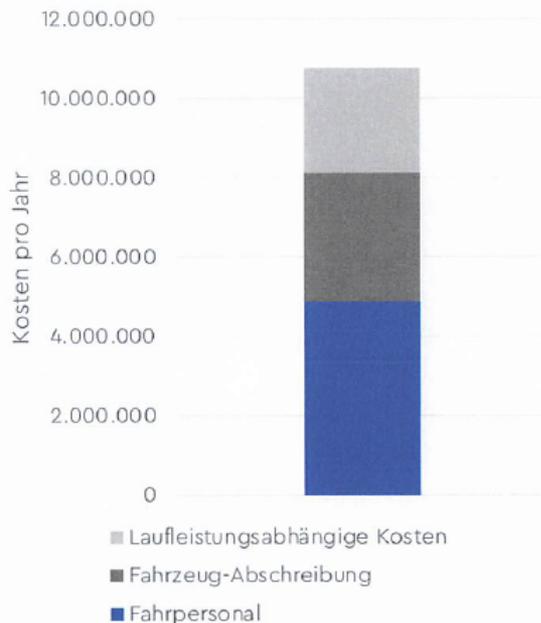
- 28 Grundschulen
- 29 Weiterführende Schulen



RELATIONEN DER FAHRSCHÜLER BIS KLASSE 10 INNERHALB DES RTK



KOSTEN FÜR SCHÜLERVERKEHRE BELAUFEN SICH PRO JAHR AUF CA. 10.7 MIO.€ (OHNE RMV-TICKETKOSTEN + 3,5 MIO.€)



| Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft & ioki

Auf Basis der wichtigsten operativen Kostenkomponenten wird eine überschlägige Kostenabschätzung der betrachteten Verkehre durchgeführt:

- Fahrpersonal
- Fahrzeug-Abschreibung
- Laufleistungsabhängige Kosten (Kraftstoff + Wartung)

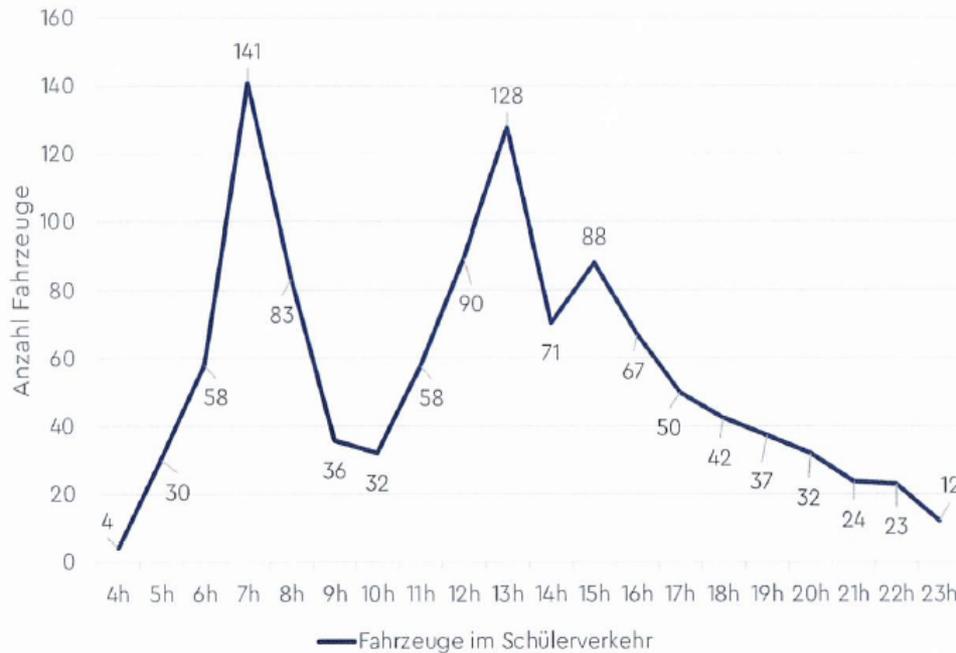
Der Großteil der Kosten entfällt dabei auf das eingesetzte Fahrpersonal (45%).

Prämissen zur Kostenberechnung:

- Fokus auf operative Kosten und Schuljahr (kein Overhead, Disposition etc.)
- Fahrerkosten: 38 Euro / Stunde
- Laufleistungsabhängig: 0,76 Euro/km (davon 0,40 Euro Kraftstoff)
- Fahrzeuge: 23.000 Euro/Fzg-Jahr
- Hochrechnung auf 200 Schultage/Jahr

ioki

SCHULTÄGLICH WERDEN BIS ZU 141 FAHRZEUGE FÜR DEN SCHÜLERVERKEHR EINGESETZT



Aus dem Bestandsnetz wurde eine Umlaufplanung durchgeführt.

Auf dieser Grundlage wurde eine Fahrzeugganglinie erstellt, mit Berücksichtigung von reinen und teilweisen Schülerverkehrsfahrten

Bis zu 50 Fahrzeuge werden ausschließlich für Schülerverkehre benötigt.

ÖPNV IM RHEINGAU-TAUNUS-KREIS

2. MÖGLICHKEITEN DER VERTRAGSAN- PASSUNG IN DEN LAUFENDEN VERKEHRSVERTRÄGEN

VERTRAGSANPASSUNGSMÖGLICHKEITEN IN DEN VERKEHRSVERTRÄGEN

- §3.3, Absatz 7 der Leistungsbeschreibung: Die Differenz der Zu- und Abbestellungen wird innerhalb eines Kalenderjahres auf 20% der Nkm (FpIKm) eines durchschnittlichen Kalenderjahres (zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses) begrenzt.
- §3.3, Absatz 8 der Leistungsbeschreibung: Die Differenz aller Zu- und Abbestellungen wird über den gesamten Betriebszeitraum auf 10% der dem Angebot zugrunde liegenden Nutzwagenkilometer auf Basis eines durchschnittlichen Kalenderjahres begrenzt.

VERTRAGSANPASSUNGSMÖGLICHKEITEN IN DEN VERKEHRsverträgen

- §10, Absatz 2 des Verkehrsvertrages i.V.m. Ziffer 1 Abs. 2 der Leistungsbeschreibung: Ein Fahrzeugminderbedarf ist nur dann begründet, wenn aufgrund der Abbestellungen ein oder mehrere Fahrzeug(e) im vertragsgegenständlichen Verkehr in der Verkehrsspitze entfällt/entfallen; Die Abbestellung ist mit dem VU zu verhandeln.

VERTRAGSANPASSUNGSMÖGLICHKEITEN IN DEN VERKEHRsverträgen

- Einsparungen in den ÖPNV-Kosten lassen sich im laufenden Bestand immer nur auf der Grundlage der Verkehrsverträge (max. 10-20% Range), in differenzierten Einzelschritten und bei Neugestaltung der Auftragsanforderungen durch Neuausschreibungen erzielen.
- Nennenswerte Einsparungen im Linienverlauf lassen sich nur durch Einsparungen ganzer Linienumläufe (Arbeitszeit) und dem Wegfall von Fahrzeugen (Wegfall d. Anschaffungs- und Betriebskosten) erzielen.

ÖPNV IM RHEINGAU-TAUNUS-KREIS

3. HERAUSFORDERUNGEN UND DIE ERWARTETE ZUKUNFT

GESETZLICH VORGABEN: ÖPNV-AUSBAU- UND NACHHALTIGKEITS- ZIELE

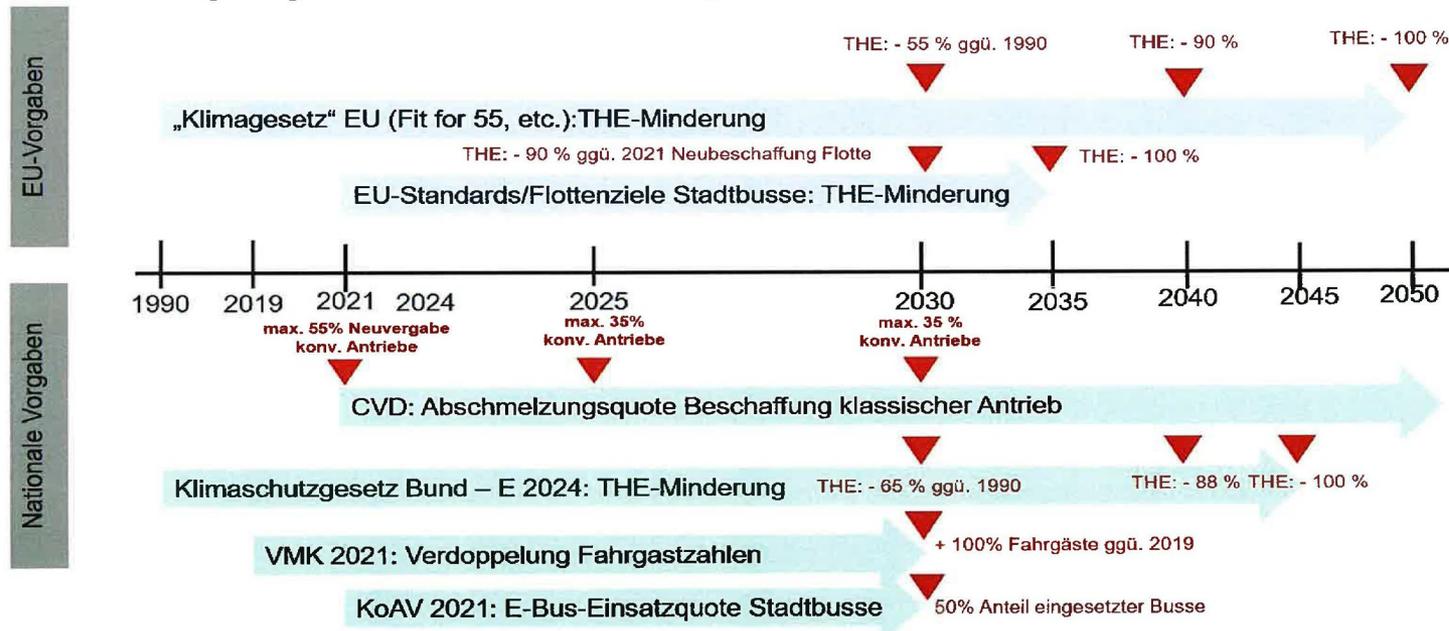
- Gesetzliche Verpflichtungen zur Verbesserung des ÖPNV vor dem Hintergrund der Klima- und Nachhaltigkeitsziele bis 2035.
- Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz). Dieses Gesetz setzt die Richtlinie (EU)2019/1161 vom 20.Juni 2019 CVD-Richtlinie um.

Fahrzeugklasse	Beschaffungsquote 02.08.2021 - 31.12.2025	Beschaffungsquote 01.01.2026 - 31.12.2030
M3 Klasse I und Klasse A ("sauber schwer") / davon 50 % emissionsfrei	45 %	65 %
M1 und M2 ("sauber leicht") / Die Emissionsgrenzwerte für saubere leichte Fahrzeuge in den Referenzzeiträumen werden in der Anlage 1 zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes definiert.	38,5 %	38,5 %

GESETZLICH BESCHLOSSENE VORGABEN: ÖPNV-AUSBAU- UND NACHHALTIGKEITS- ZIELE

REGULIERUNG ZU NACHHALTIGKEITSZIELEN

Auswahl wichtiger regulatorischer Maßnahmen / Vorgaben im Zeitlauf



DURCH DEN KREISTAG BESCHLOSSENE VORGABEN:

- Ziele und Aufträge aus dem aktuellen Nahverkehrsplan.
- Ziele und Aufträge aus dem in 2022 beschlossenen Mobilitätskonzept für den Landkreis.
- Beschluss zur Reaktivierung der Aartalbahn.
- Bestehende vertragliche Bindungsfristen, teilweise bis 2030 an beauftragte Verkehrsunternehmen.
- Ziele und Aufträge aus dem zur Beschlussfassung anstehenden neuen Nahverkehrsplan für die Zeit nach 2030.

EINNAHMESEITE: AKTUELLE UND MITTELFRISTIGE FINANZSITUATION

- Absehbar stagnierende oder abnehmende Bundes- und Landesmittel.
- Bis 2030 Stagnierende oder rückläufige Finanzmittel des Landkreises.
- Unklare Finanzierung des Deutschlandtickets.
- Auch seitens des RMV vor dem Hintergrund der neuen Finanzierungsvereinbarung mit dem Land bis Ende 2027 ist nicht mit höheren Zuschreibungen oder Zuschüssen zu rechnen.

AUSGABENSEITE: PREIS- UND KOSTENSTEIGERUNGEN

- Zu erwartende Kostensteigerungen im ÖPNV von >25-30% bei neuen Leistungsausschreibungen.
- Dauerhaft steigende Löhne und kostentreibende Änderungen der Arbeitsbedingungen (Zuschläge, Wegfall geteilte Dienste, etc.).
- Dauerhaft steigende Sach- und Betriebskosten durch Co²-Preissteigerung, Digitalisierungs- und Bürokratiekosten.
- Verschärfung des Fahrermangels durch anst. Verrentung -> in Hessen -> 6.000-8.000 Stellen bis 2030.
- Nur noch wenige lokale Familienbetriebe im Landkreis überhaupt im ÖPNV aktiv.

AUFGABENSEITE: STEIGENDE MOBILITÄTSANFORDERUNGEN

- Zunahme der Einpersonenhaushalte und Zunahme der immer älter werdenden Menschen im ländlichen Raum.
- Zunahme der Mobilitätsanforderungen insbesondere älterer Menschen im ländlichen Raum.
- Lokale Nahversorgungsmöglichkeiten, ärztliche Versorgung, Apothekendichte, etc., gehen mittelfristig weiter zurück.
- Komplexität und Kostensteigerung im Schülerverkehr durch zusätzliche Bedarfe aus der Ganztagesbeschulung ab 2026.
- Steigender Bedarf an individuellen Beförderungen von Kindern und Menschen mit Behinderungen (Fallzahlen steigen).

ANFORDERUNGEN DER WICHTIGSTEN ZIELGRUPPEN

- Der erforderliche Bedarf an Schülerbeförderung ist vorrangig sicherzustellen.
- Der erforderliche Bedarf an Berufspendlerverkehren mit großen Liniengefäßen ist durch entsprechende Untersuchung des Nutzerverhaltens regelmäßig zu überprüfen und ggfls. anzupassen.
- Durch die absehbaren weiteren Verluste wohnortnaher Versorgungsstrukturen (Apotheken, Arztpraxen, Einkaufsmärkte, etc.) werden sich die Mobilitätsanforderungen für flexible Bedienformen im Nahbereich, insbesondere für älterer Menschen, u.E. deutlich erhöhen.
- Im ländlichen Raum werden die Forderungen nach bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten mit deutlich mehr wohnort- oder zielnahen Haltestellen (z.B., Arztpraxen oder Supermärkte als virtuelle Haltestellen im System) zunehmen.

ÖPNV IM RHEINGAU-TAUNUS-KREIS

4. HANDLUNGSOPTIONEN UND AUFGABEN BIS 2030 FF.

HANDLUNGSOPTIONEN UND AUFGABEN BIS 2030 FF.

- Zum Erhalt des **aktuellen Versorgungsniveaus** mit ÖPNV-Leistungen im gesamten Kreisgebiet benötigt das System aus heutiger Sicht jährliche Mehrkosten in Höhe von 600 bis 800 T€ ggü. dem Stand heute. Diese Mehrkosten resultieren zu 100% aus den jetzt bereits bekannten und zu erwartenden Kostensteigerungen.
- Um nur diese Mehrkosten innerhalb der RTV ohne Erhöhung der Gesellschafterumlage zu finanzieren, müssten jährlich zwischen 120T bis 160T Fahrplankilometer im Netz gekürzt und dauerhaft abgebaut werden.
- Da im Schülerverkehr kaum Kürzungen möglich sind, würden solche Einsparungen – soweit vertraglich mit den VU umsetzbar - weit über-wiegend den sog. „Jedermann-Verkehr“ betreffen. Dies betrifft Ange-bote am Nachmittag, den Abenden, am WE und in den Ferien.

HANDLUNGSOPTIONEN UND AUFGABEN BIS 2030 FF.

- Gefahr der zunehmenden Abhängigkeit von externen Großunternehmen. Es gibt im RTK nur noch fünf im ÖPNV aktive eigentümer-geführte Verkehrsunternehmen (VU) mit eigenen Betriebshöfen. Die Rahmenbedingungen sollten nach Möglichkeit auf den Erhalt dieser VU ausgerichtet sein.
- Durch die vorgeschriebene Klimatransformation muss auch im Landkreis absehbar eine strategische Entscheidung für eine vorrangige Antriebsart (Elektrobusse oder Wasserstoffbusse) getroffen werden.
- Durch die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben (CVD) in anstehenden Ausschreibungen werden sich die Leistungspreise weiter verteuern, da Busse mit klimaneutralen Antrieben in der Anschaffung deutlich teurer als herkömmliche Busse sind und die bestehenden Fördermöglichkeiten (Bund & Land) sehr eingeschränkt sind.

HANDLUNGSOPTIONEN UND AUFGABEN BIS 2030 FF.

- Im Rahmen der Umsetzung der CVD müssen dann auch die damit verbundenen organisatorischen Bedingungen für Betankung und/oder Aufladung der Fahrzeuge erfüllt werden. **Damit eng verbunden ist die Entscheidung über den Standort, den Bau und Betrieb der dann erforderlichen Busbetriebshöfe mit der dann benötigten Technik.**
- Es sollten daher in den Kreisteilen zügig geeignete Standorte für diese Busbetriebshöfe identifiziert und die notwendigen Flächen gesichert werden. Dabei ist auch die entsprechende Netzverfügbarkeit (Strom oder Wasserstoff) herzustellen.

HANDLUNGSOPTIONEN UND AUFGABEN BIS 2030 FF.

- Um etwa 120 bis 140 Linienbusse mit E-Lade- oder Wasserstoff-Tanktechnik, mit Werkstatt-, Wasch- und Abstellflächen zu versorgen benötigt man im Landkreis vermutlich mindestens drei Betriebshöfe (einen im Kreisteil Rheingau und zwei im Kreisteil Untertaunus). Geschätztes Investitionsvolumen nach heutigen Kosten 100 -125 Mio.€.
- Es ist nicht anzunehmen, dass Verkehrsunternehmen bei einer Vertragslaufzeit von 8-10 Jahren einer Beauftragung solche Investitionen tätigen. Es macht vermutlich deutlich mehr Sinn solche Betriebshöfe den zukünftigen Auftragnehmern per Mietkosten über die Ausschreibung zur Verfügung zu stellen und die Objekte über langfristige AFA-Zeiträume zu refinanzieren. Es ist zu entscheiden über welches Finanzierungsmodell eine Realisation erfolgen soll.

HANDLUNGSOPTIONEN UND AUFGABEN BIS 2030 FF.

- Die Bedeutung der Bedarfsverkehre wird im RTK auch gemäß dem vor-liegenden Nahverkehrsplans bis 2030 deutlich zunehmen und zu prüfen ist, ob in weiten Teilen des ländlichen Raumes im Kreisgebiet diese Verkehre Teile des heutigen Linienverkehrs übernehmen können. Zum Einsatz kommen dann Kleinbusse bis max. 3,5 t mit 8-9 Sitzplätzen, die mit regulären Autoführerschein und P-Schein gefahren werden können.
- Die bislang getrennt organisierten und betrieben ÖPNV-Betriebsformen der FSV-Sonderverkehre, Rufbusverkehre und ODM-Verkehre sollten zukünftig sinnvoll verzahnt und fahrzeugtechnisch und personell möglichst zusammengeführt werden, um Betriebskosten zu optimieren und möglichst einzusparen oder zumindest die Angebote für die Bevölkerung zu verbessern.

HANDLUNGSOPTIONEN UND AUFGABEN BIS 2030 FF.

- Die Umsetzung solcherart optimierten Verkehre erfordert eine übergreifende multimodale digitale Steuerungsplattform, die solche Verkehre und Aufgaben automatisiert managt.
- Absehbar ist die strategische Entscheidung zu prüfen und zu entscheiden, ob die Gründung eines oder die Beteiligung an einem kommunalen Verkehrsunternehmen für die Zielerreichung sinnvoll sein könnte.
- Auch über die Frage einer möglichen Rückkehr der Kommunen in den Gesellschafterkreis der RTV ist in der kommunalen Familie unter langfristigen strategischen Gesichtspunkten zu beraten und zu entscheiden.