



Vorlage KT_24/2022
zur öffentlichen Sitzung des
Kreistags
am 15.07.2022

Anlagen

- 1: Entwurf der Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise im VVS
- 2: Wesentliche Änderungen der Vergabeunterlagen

An die
Mitglieder
des Kreistags

**Zweite Vergaberunde im Busverkehr der Verbundlandkreise;
Fortschreibung der Vergabeunterlagen**

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag stimmt der Fortschreibung der Vergabeunterlagen für die zweite Vergaberunde im Busverkehr der Verbundlandkreise zu.

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	23.05.2022	öffentlich
Kreistag	Beschluss	15.07.2022	öffentlich

Sachverhalt und Begründung:

Am 03.12.2009 ist die Nahverkehrsordnung der EU über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO Nr. 1370/07) in Kraft getreten. Die 10-jährige Übergangsfrist endete im Dezember 2019, so dass spätestens zu diesem Zeitpunkt alle Verkehrsleistungen in wettbewerblichen Verfahren vergeben sein mussten.

Die Verordnung legt zusammen mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die Voraussetzungen des Marktzugangs für den öffentlichen Personenverkehr fest und verpflichtet die zuständigen

Für eigenwirtschaftliche Verkehre beginnt mit der Vorabbekanntmachung eine dreimonatige Antragsfrist. Nach den Vorgaben des europäischen und deutschen Rechts genießen eigenwirtschaftliche Verkehre Vorrang vor der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.

Geht innerhalb der 3-Monats-Frist ein genehmigungsfähiger eigenwirtschaftlicher Antrag ein, ist das wettbewerbliche Verfahren beendet. Genehmigungsfähig sind Anträge für eigenwirtschaftliche Verkehre, die die vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan geforderten quantitativen und qualitativen Mindeststandards erfüllen. Bei dem Vorliegen mehrerer gleichartiger Anträge ist der Antrag positiv zu bescheiden, der die beste Verkehrsbedienung anbietet und insbesondere auch die weiteren Vorgaben des Nahverkehrsplans berücksichtigt.

Liegen nach Ablauf der Frist keine oder keine genehmigungsfähigen eigenwirtschaftlichen Anträge vor, muss die Verkehrsleistung im Wege eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vergeben werden. Die VAB bildet auch gleichzeitig die Basis für diese sich anschließenden Vergabeverfahren.

Ein neues Element der Vorabbekanntmachung wird die sog. Qualitätssicherungsvereinbarung (QSV) sein. Im Falle eines genehmigungsfähigen eigenwirtschaftlichen Antrags soll künftig zusätzlich eine QSV zwischen dem Landkreis und dem Verkehrsunternehmen abgeschlossen werden. Diese Vereinbarung ist sinnvoll, da bei einem eigenwirtschaftlichen Verkehr zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen keine Vertragsbeziehung besteht. Sollten daher von einem eigenwirtschaftlichen Unternehmen die Verkehrsleistungen nicht im erforderlichen Umfang (Quantität oder Qualität) erbracht werden, könnte lediglich das Regierungspräsidium als Genehmigungsbehörde Verstöße in einem Bußgeldverfahren ahnden. Durch die QSV ergibt sich für uns die Möglichkeit, entsprechende Verstöße mit Pönalen zu ahnden.

2. Vorbereitung der Vorabbekanntmachungen und Vergabeverfahren

Grundlage der VAB ist der Nahverkehrsplan und hier insbesondere die dort definierte ausreichende Verkehrsbedienung. Ein weiteres wesentliches Element der Vorabbekanntmachung sind die verbundeinheitlichen Standards, die die Vorgaben des Nahverkehrsplans weiter konkretisieren (siehe Ziffer 3).

Im Dezember 2024 laufen bei den ersten zwei Linienbündeln im Landkreis die Konzessionen aus. Für diese Linienbündel muss somit entsprechend dem oben dargestellten Zeitplan im September 2022 die jeweilige VAB veröffentlicht werden. Dazu sind noch vorbereitende Arbeiten erforderlich.

Dies sind neben der Verabschiedung der Standards (s. Ziffer 3) vor allem die Abstimmungsgespräche mit den Kommunen über den Inhalt der VAB, die in den nächsten Wochen stattfinden werden. Wir wollen den Kommunen in den Gesprächen empfehlen, in den Vorabbekanntmachungen zunächst nur den Inhalt des Nahverkehrsplans als Standard zu setzen. Soweit hier dann keine eigenwirtschaftlichen Anträge eingehen, könnten die zusätzlichen Wünsche der kommunalen Seite in den Verdingungsunterlagen der Vergabeverfahren aufgenommen werden.

Im Falle eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens richtet sich die Finanzierung des Verkehrsangebots nach den vom Kreistag verabschiedeten ÖPNV-Finanzierungsgrundsätzen des Landkreises. Danach stellt der Landkreis Ludwigsburg einheitlich die Finanzierung des im NVP definierten Basisangebots und außerhalb der Stadtverkehre der ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß Fahrplan 2013/2014 sicher. Darüberhinausgehende Verkehrsleistungen (Zubestellungen)

sind von den jeweiligen Kommunen zu 50 Prozent mitzufinanzieren. Von den Kommunen gewünschte Zubestellungen stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Kreisgremien.

3. Verbundeinheitliche Standards im Busverkehr der Landkreise (Anlage 1)

Die verbundeinheitlichen Standards umfassen qualitative, soziale und technische Anforderungen, die von den Verkehrsunternehmen einzuhalten sind. Sie konkretisieren die im Nahverkehrsplan enthaltenen Qualitätsmerkmale der Busverkehre. Durch die Vorgabe von einheitlichen verbindlichen Standards sowie von Kriterien zur Qualitätssicherung soll während der Vertragslaufzeit ein attraktives ÖPNV-Angebot in den Verbundlandkreisen gewährleistet werden.

Die derzeit noch gültigen Standards wurden am 17. Juli 2015 vom Kreistag im Zuge der ersten Vergaberunde beschlossen (Vorlage KT_16/2015). Für die zweite Vergaberunde wurden die Standards überarbeitet und angepasst (Anlage 1). Die wesentlichen Änderungen im Vergleich zu den bisherigen Standards haben wir Ihnen in der Anlage 2 dargestellt.

Die Standards gelten einheitlich für alle Busverkehre im Gebiet der Verbundlandkreise im VVS und finden damit sowohl für eigenwirtschaftliche Verkehre als auch für gemeinwirtschaftliche Verkehre auf Basis eines Verkehrsvertrages Anwendung. Um die Gültigkeit für eigenwirtschaftliche Verkehre zu gewährleisten, wird bei der VAB in einem sogenannten ergänzenden Dokument auf die einzuhaltenden Standards verwiesen. Dieses ergänzende Dokument enthält neben dem Verweis auf die verbundeinheitlichen Standards auch linienbündelspezifische Vorgaben.

Bei den Vertragsverkehren umfassen die Ausschreibungsunterlagen neben den verbundeinheitlichen Standards auch eine Leistungsbeschreibung. Die Inhalte der Leistungsbeschreibung sind im Wesentlichen linienbündelspezifisch, so dass für jedes Linienbündel eine eigene Leistungsbeschreibung erstellt wird. Linienbündelspezifische Vorgaben gehen den allgemeinen Standards vor.

Die Leistungsbeschreibungen enthalten Aussagen dazu, welche Leistung der Auftraggeber speziell in dem Linienbündel erwartet und auf welche Art sie ausgeführt werden soll (Fahrpläne, Kapazitätsvorgaben usw.). Die Leistungsbeschreibung ist zugleich Kalkulationsgrundlage für den Auftragnehmer.

4. Sozialstandards

Der ÖPNV ist ein attraktiver und moderner Arbeitgeber. Die Verkehrsunternehmen bieten regionale und sichere Arbeitsplätze mit vielfältigen Perspektiven. Allerdings musste in den letzten Jahren festgestellt werden, dass die Personalgewinnung trotzdem immer schwieriger wird.

Um die politischen Ziele einer Verkehrswende zu erfüllen, sollen sich die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln und im gleichen Zeitraum rund ein Drittel mehr Busse und Bahnen als heute unterwegs sein. Aber für mehr ÖPNV brauchen die Verkehrsunternehmen mehr Personal – vor allem im Fahrdienst.

Dieses Problem stellt sich bundesweit. Der Hauptgeschäftsführer des Verbandes der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV), Oliver Wolff, prognostiziert, dass bis 2030 rund 200.000 Mitarbeiter im ÖPNV gebraucht werden, um altersbedingt freiwerdende Stellen wiederzubesetzen und den zusätzlichen Personalbedarf abzudecken.

Ein Baustein auf dem Weg zu einer Attraktivitätssteigerung ist eine Verbesserung der Arbeitssituation. Ein wichtiger Punkt, der in Baden-Württemberg auch von Gewerkschaftsseite angemahnt wurde, war beispielsweise die bisherige tarifvertragliche Regelung für die Bezahlung von Pausenzeiten des Fahrpersonals. Die Verbundlandkreise hatten daher für den Verbundraum die Aufnahme einer entsprechenden Regelung zum Umgang mit Pausenzeiten in den Vergabeunterlagen angestrebt.

Tatsächlich sind die Tarifparteien den Verbundlandkreisen mit ihrem Tarifergebnis im privaten Omnibus-Gewerbe zuvorgekommen. Am 23. November 2021 einigten sich die Tarifvertragsparteien auf einen neuen Lohn- und Manteltarifvertrag.

Neben der Einigung zur Lohnerhöhung um 2,25 Prozent zum 1. Dezember 2021 wurden im Manteltarifvertrag zahlreiche Neuerungen vereinbart, die unmittelbaren Einfluss auf die Höhe des Gesamtlohns haben:

- Pausenzeiten: Ab 01. Januar 2022 darf maximal 19 Prozent der Schichtzeit unbezahlt bleiben, stufenweise Absenkung bis auf maximal 13 Prozent in 2026.
- Kein Pausenabzug bei Kurzdiensten (Dienste bis drei Stunden) und nur noch reduzierter Pausenabzug bei geteilten Diensten.
- Erhöhung und Vereinheitlichung von Zuschlägen, insbesondere Erhöhung Nachtzuschlag im ÖPNV von 15 Prozent auf 23 Prozent

Die Änderung bei der Pausenregelung bedeutet, dass seit dem 1.1.2022 bei einer Schichtzeit von beispielsweise zehn Stunden maximal 114 Minuten unbezahlte Pausen oder Standzeiten abgezogen werden dürfen. Bis zum Jahr 2026 reduziert sich in diesem Beispiel der Abzug auf 74 Minuten.

Aufgrund der tarifvertraglichen Anpassungen war die ursprünglich vorgesehene Aufnahme weiterer Sozialstandards über die Tarifregelungen hinaus entbehrlich.

5. Anpassung der Wertungskriterien im Vergabeverfahren

Unsere bisherigen Vergabeverfahren waren lediglich als reiner Preiswettbewerb ausgestaltet. Dies wollen wir für die nächste Vergaberunde ändern und damit auch den Anregungen sowohl aus den kommunalen Gremien wie auch aus dem Unternehmerlager folgen.

Die Qualitätsmerkmale der Verkehre sollen im Rahmen der wettbewerblichen Vergabeverfahren stärker in den Mittelpunkt rücken. Der Preis soll zwar weiterhin bei der Wertung ein bedeutendes Zuschlagskriterium sein, er soll künftig aber nicht mehr allein über den Zuschlag entscheiden. Die Verbundlandkreise haben sich deshalb neben dem Angebotspreis auf zusätzliche, geeignete und rechtskonforme Wertungskriterien verständigt, die bei der Vergabeentscheidung Berücksichtigung finden sollen.

Zukünftig sollen folgende Wertungskriterien bei der wettbewerblichen Vergabe von Busverkehren angewendet werden:

- 70 Prozent Angebotspreis
- 30 Prozent Qualität.

Die auf die Qualität entfallenden 30 Prozent setzen sich wie folgt zusammen:

- 5 Prozent verkehrliche Mehrleistungen
- 10 Prozent Eigenerbringungsquote des Konzessionsinhabers
- 15 Prozent Umwelteigenschaften der Fahrzeuge

Insgesamt können maximal 100 Wertungspunkte erreicht werden (70 Punkte für den Angebotspreis und 30 Punkte für die Qualität). Der Angebotspreis bleibt damit weiterhin ein gewichtiges Zuschlagskriterium, gleichzeitig kann aber durch eine signifikant höhere Qualität auch ein höherer Angebotspreis kompensiert werden.

Abweichend vom Vorschlag der Verwaltung, die eine Mindestbringungsquote von 35 Prozent vorgeschlagen hatte, verständigte sich der Ausschuss für Umwelt und Technik in seiner Sitzung am 23.05.2022 auf eine Mindestquote von 50 Prozent. Die Wertungskriterien wurden in der Anlage 2 „Wesentliche Änderungen der Vergabeunterlagen“ entsprechend geändert.

Detaillierte Angaben zu den vorgeschlagenen Wertungskriterien mit den angepassten Werten der Eigenerbringungsquote können sie der Anlage 2 entnehmen.

6. Vorgesehene Anpassungen in den Verkehrsverträgen

Soweit für Linienbündel keine eigenwirtschaftlichen Anträge eingehen, wird eine Ausschreibung durchgeführt, an deren Ende der Abschluss eines Verkehrsvertrages steht (ÖDLA). Auch diese Verträge sollen für die zweite Vergaberunde angepasst werden.

Insbesondere die Dynamisierungsregelungen sollen entsprechend den aktuellen Erfahrungen geändert werden. Nach den in unseren heutigen Verträgen mit den VU enthaltenen Regelungen zur Kostenfortschreibung werden nicht alle Kosten von der Fortschreibung umfasst. Je nach Kostenstruktur des VUs werden lediglich rund zwei Drittel der Kosten fortgeschrieben. Daneben werden die Kosten erst im Folgejahr dynamisiert, so dass die VU die Steigerungen des laufenden Jahres vorfinanzieren müssen und das letzte Vertragsjahr nicht mehr dynamisiert wird. Die Dynamisierungen berechnen sich zudem nach bundesweiten Indizes, so dass Entwicklungen auf Landesebene, wie z.B. die länderspezifischen Tarifabschlüsse, keinen Eingang finden.

In der jetzigen Situation führt dies dazu, dass bei den massiven Kostensteigerungen im Treibstoffbereich, aber auch bei den sehr deutlichen Kostensteigerungen durch den baden-württembergischen Tarifabschluss des Jahres 2021, die Finanzierung der Verkehre nicht mehr gewährleistet ist.

Als Lösung wird für die neuen Verkehrsverträge die Anwendung des Baden-WürttembergIndex (BW-Index) vorgeschlagen. Dieser BW-Index wurde vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit den kommunalen Spitzenverbänden und den Verkehrsverbänden im Jahr 2020 entwickelt und soll – so die Empfehlung der Beteiligten – für alle Verkehre in Baden-Württemberg zur Anwendung kommen. Neben der Anwendung landesspezifischer Kostensätze sieht der BW-Index abweichend von unseren bisherigen Verträgen eine Fortschreibung von 100 Prozent der Kosten und eine Dynamisierung auch des letzten Vertragsjahres vor.

Ergänzend wollen wir aufgrund der aktuellen Erfahrungen die bisher nachlaufende Dynamisierung mithilfe einer Annahme/Schätzung auf das jeweils aktuelle Jahr vorziehen und damit die Liquidität der VU zu dem Zeitpunkt sichern, in dem Preissteigerungen auch tatsächlich anfallen.

Um ein übermäßiges Auseinanderlaufen von Anspruch und Auszahlung zu vermeiden, wird für die Kostengruppe Diesel unterjährig der aktuelle Indexwert geschätzt. Auf dieser Basis wird dann der Abschlag des VUs angepasst.

Am konkreten Beispiel des Jahres 2022: Bei der Vertrags-Jahresabrechnung des Jahres 2022 im Oktober 2023 erfolgt eine Spitzabrechnung, d.h. die Kosten werden dann nach der tatsächlichen Kostenentwicklung 2022 (Indizes) abgerechnet. Dabei werden die nach der Schätzung festgelegten und ausgezahlten Abschlagszahlungen des Jahres 2022 korrigiert.

Mehrkosten gegenüber heute entstehen durch diese Anpassung besonders durch die zusätzliche Dynamisierung des letzten Jahres der Vertragslaufzeit und die Dynamisierung bisher nicht dynamisierter Kostenbestandteile (Fahrzeug- und Regiekosten).

Diese Änderungen würden sowohl Brutto-Verträge (hier trägt der Landkreis das Einnahmerisiko) wie auch Netto-Verträge (hier trägt das VU das Erlösrisko) betreffen. Bei den Netto-Verträgen müsste zudem eine weitere Anpassung vorgenommen werden:

Bei diesen Verträgen sichert das VU bei der Abgabe des Angebots die Höhe der Einnahmen zu. Der vom Landkreis zu bezahlende Zuschuss errechnet sich aus der Differenz der Kosten und den zugesicherten Einnahmen. Zu den zugesicherten Einnahmen zählen neben den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen auch sog. Fahrgeldsurrogate (Zuweisungen nach § 15 ÖPNVG, Fahrgelderstattungen für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter nach § 228 SGB IX, erhöhtes Beförderungsentgelt von Schwarzfahrern). Nach den vertraglichen Regelungen werden die zugesicherten Einnahmen rechnerisch komplett mit der Tarifierungsrate fortgeschrieben. Dadurch werden auch die Einnahmebestandteile (z.B. Zuweisungen nach § 15 ÖPNVG) rechnerisch erhöht, die sich tatsächlich für die VU gar nicht erhöhen.

Die Fortschreibungsregeln dieser Einnahmen sollten der Realität angepasst werden, d.h. für die Berechnung des Zuschusses sollten in der Jahresabrechnung die jeweils realen Fortschreibungsraten der Mittel nach § 15 ÖPNVG und § 228 SGB IX herangezogen werden.

Die Kosten, die sich für die Landkreise aus den o.g. Anpassungen ergeben, hängen naturgemäß von den tatsächlichen Kostensteigerungen ab.

7. Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz – SaubFahrzeugBeschG)

Bei der Überarbeitung der Vergabeunterlagen sind auch neue gesetzliche Vorgaben zu berücksichtigen.

Der Bundestag hat Ende Mai 2021 das Gesetz zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge beschlossen. Dieses Gesetz gilt seit dem 2. August 2021 und dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean-Vehicle-Directive „CVD“).

Mit dem SaubFahrzeugBeschG werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für die Beschaffung emissionsfreier und -armer Pkw sowie leichter und schwerer Nutzfahrzeuge (insbesondere für Busse im ÖPNV) vorgegeben. Die neuen Vorgaben verpflichten die Aufgabenträger dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge emissionsfrei

bzw. -arm sein muss. Emissionsfreie Fahrzeuge sind ausschließlich batterieelektrische Busse und Wasserstoffbrennstoffzellen-Busse. Unter den Begriff „Saubere Fahrzeuge“ fallen emissionsarme Busse mit alternativen Kraftstoffen. Hierzu zählen nachhaltige Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kohlenstoffe, Erdgas und Flüssiggas. Plug-in-Hybridbusse, die mit konventionellem Dieselmotorkraftstoff betrieben werden, werden ebenfalls den „sauberen Fahrzeugen“ zugeordnet.

Das SaubFahrzeugBeschG gibt vor, wie viele Fahrzeuge einen sauberen bzw. emissionsfreien Antrieb haben sollen (sog. CVD-Quote). Demnach dürfen bis Ende 2025 bundesweit nur noch 55 Prozent der Beschaffungen Dieselmotorkraftstoff-Busse sein. Mindestens 45 Prozent der insgesamt in diesem Zeitraum im Rahmen der Vergaben beschafften Fahrzeuge müssen „sauber“ sein, davon mind. 22,5 Prozent emissionsfrei. Ab 2026 bis Ende 2030 erhöht sich die CVD-Quote auf 65 Prozent, davon mind. 32,5 Prozent emissionsfrei. Die Quoten müssen insgesamt im Zuständigkeitsbereich eines Aufgabenträgers erfüllt werden, nicht auf Ebene der einzelnen Linienbündel.

Die gesetzlichen Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG sind nur bei wettbewerblichen Vergabeverfahren, d.h. bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zu beachten und müssen in den jeweiligen Leistungsbeschreibungen linienbündelspezifisch konkretisiert werden. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren sind die vorgegebenen Quoten nicht einzuhalten.

Die Verbundlandkreise bereiten aktuell ein Konzept vor, wie die Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG in den einzelnen Landkreisen umgesetzt werden können. Dabei sollen anhand der örtlichen Voraussetzungen (Lademöglichkeiten, Länge der Umläufe usw.) Festlegungen getroffen werden, in welchen Linienbündeln welche Quoten erfüllt werden müssen.

Die Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG wird zu Kostenerhöhungen führen. Der Umfang wird wesentlich davon abhängen, ob und in welchem Umfang das Land im angekündigten Landes-Mobilitätsgesetz eine höhere CVD-Quote für Baden-Württemberg vorgibt und welche Förderprogramme des Bundes und des Landes zum Zeitpunkt der jeweiligen Fahrzeugbeschaffung existieren.

8. Kostenfolgen

Bei den Kosten, die der Landkreis als Aufgabenträger für die Sicherstellung der Verkehrsleistungen erbringen muss, kann es durch die vorgeschlagenen Anpassungen zu Erhöhungen kommen:

- Höhere Qualitätskriterien in den Standards
- Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG inkl. evtl. weitergehender Regelungen im künftigen Landes-Mobilitätsgesetz
- Anwendung von Qualitätswertungskriterien im Rahmen der Vergabeentscheidung
- Umstellungen der Dynamisierung auf den BW-Index.

Die konkreten finanziellen Auswirkungen sind von den Ergebnissen der jeweiligen Vergabeverfahren und insbesondere von der Entwicklung der Tarifeinnahmen bzw. beim SaubFahrzeugBeschG von den Förderprogrammen abhängig.

Bei eigenwirtschaftlichen Anträgen wird der Kreishaushalt nicht belastet, da das Verkehrsunternehmen die Leistung ohne öffentliche Zuschüsse erbringt. Die Finanzierung erfolgt ausschließlich über Fahrgeldeinnahmen und sog. Fahrgeldsurrogate.

9. Fazit

Die Anpassung der Vergabeunterlagen sowie die neuen Wertungskriterien berücksichtigen die aus der ersten EU-weiten Ausschreibungsrunde gewonnenen Erkenntnisse. Sie ermöglichen eine weitere Steigerung des bereits hohen Qualitäts- und Angebotsniveaus der Busverkehre in den Verbundlandkreisen und gestalten die ÖPNV-Nutzung noch fahrgastfreundlicher.

Ziel muss es sein, den ÖPNV weiter zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr auszubauen, neue Fahrgäste zu gewinnen bzw. heutige Fahrgäste weiter an den ÖPNV zu binden. Mit der Umsetzung der Clean-Vehicle-Directive begibt sich der Landkreis auf den Weg, durch den Einsatz umweltfreundlicher Antriebe die Nachhaltigkeit innerhalb des ÖPNV selbst zu stärken.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat sich in seiner Sitzung am 23.05.2022 dem Kreistag empfohlen, der Fortschreibung der Vergabeunterlagen für die zweite Vergaberunde im Busverkehr der Verbundlandkreise zuzustimmen.