

Mitteilungsvorlage

0125/2024

Stabsstelle Nachhaltige Mobilität

Beratungsfolge:

- | | | | |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|
| 1. Ausschuss für Umwelt und Mobilität | 17.09.2024 | Kenntnisnahme | Ö |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|

Dr. Andreas Honikel-Günther / 06.09.2024

gez. Dezernent/in / Datum

Nahverkehrsplan: Zwischenbericht

Darstellung des Vorgangs:

Der geltende Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2011 (teilmodifiziert 2018) bedarf schon seit geraumer Zeit der Überarbeitung. Wesentliche Grundlage dafür wird das ÖPNV-Konzept aus dem Jahr 2021 sein, dessen Umsetzung in den zurückliegenden Jahren fokussiert worden ist. Die Vorlage erläutert den gegenwärtigen Stand der Bearbeitung und die Planungsgrundlagen, gibt aber auch einen Ausblick auf das weitere Verfahren.

1. Was ist ein Nahverkehrsplan?

Ein Nahverkehrsplan (NVP) ist ein zentrales Planungsinstrument für die Entwicklung und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Landkreise sind nach dem ÖPNVG verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, um den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge rechtlich verbindlich zu organisieren. Der Nahverkehrsplan bündelt und konkretisiert die vom Aufgabenträger gewünschten Anforderungen an den allgemeinen ÖPNV. Diese Anforderungen sind wichtige Grundlagen für Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, Genehmigungsbehörden, kommunale Planungen und auch die Kreisverwaltung selbst.

2. Erarbeitungsprozess

Dem AUM soll zur Sitzung am 21.11.2024 ein Entwurf des Nahverkehrsplans vorgelegt werden. Angestrebt wird auf Grundlage der Rückmeldungen des Gremiums im Kreistag im Januar die Entwurfsfassung zu verabschieden. Diese geht dann in die formelle Anhörung an die Träger öffentlicher Belange sowie der ÖPNV-Akteure. Ziel ist, bis Sommer 2025 den Nahverkehrsplan im Kreistag final zu beschließen. Der Nahverkehrsplan soll unmittelbar zur Geltung kommen und Basis für eine Neuvergabe von Verkehren ab dem Sommer 2025 sein.

Der Verwaltung ist es wichtig, die relevanten Akteure frühzeitig einzubeziehen. Bereits im Juli 2024 fand ein intensiver Dialog mit den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund statt. Ab September sollen die Rückmeldungen des AUMs, der Bürgermeisterversammlung und weiterer Fachakteure mit einfließen. Weitere Beteiligungsformate sind geplant, insbesondere ein Austausch mit der Kreisbehindertenvertretung, weitere Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen und bodo sowie den Bürgermeister/-innen. Ebenso sind Abstimmungen mit Fachbehörden wie dem Straßenamt und dem Regierungspräsidium Tübingen vorgesehen.

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans wird vom Planungsbüro PTV unterstützt. PTV hat bereits das ÖPNV-Konzept 2021 mit erarbeitet.

3. Inhaltliche Eckpunkte für den Nahverkehrsplan

Zusammenspiel Nahverkehrsplan, ÖPNV-Konzept und Entscheidungen der Haushaltsstrukturkommission

Mit dem ÖPNV-Konzept hat der Kreistag 2021 ein Konzept verabschiedet, dass das ÖPNV-Angebot im gesamten Landkreis ganzheitlich und ausgewogen strukturiert. Vorausgegangen waren eine verkehrsplanerische Untersuchung und ein intensiver Beteiligungsprozess. In den vergangenen Jahren wurden die Ausbauprojekte des ÖPNV-Konzeptes planmäßig umgesetzt.

Für 2027 und 2028 sieht das ÖPNV-Konzept noch weitere Ausbaumaßnahmen im Linienverkehr vor.

Der Kreistag hat am 09.07.2024 auf Grundlage der Ergebnisse der Haushaltsstrukturkommission entschieden, den On Demand Verkehr und Nachtbusverkehre betreffenden Teil des ÖPNV-Konzeptes nicht weiter zu verfolgen. Die hierfür bislang im Haushalt vorgesehen Mittel wurden gestrichen (siehe Vorlage 0140/2024 zum AUM 17.09.24).

Durch das ÖPNV-Konzept und den Kreistagsbeschluss vom 09.07.2024 sind die wesentlichen finanziellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen bereits gesetzt. Der Nahverkehrsplan versteht sich somit als rechtliche Verankerung des ÖPNV-Konzeptes und hat nicht den Anspruch ein neues Verkehrsmodell für den Landkreis festzuschreiben.

Die im folgenden dargestellten Angebotsstandards berücksichtigen die vom Kreistag gewünschte vollständige Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes im Linienverkehr. Die hier dargestellten Angebotsstandards sind mit den bislang im Haushalt bzw. der mittelfristigen

Finanzplanung vorgesehenen Mitteln finanzierbar. Bei der Erarbeitung der Angebotsstandards wurde neben verkehrlichen Gesichtspunkten auch strikt darauf geachtet, die Kostenvorgabe des Kreistags einzuhalten.

4. Wesentliche Bestandteile des Nahverkehrsplans:

a) Angebotsstandards

Im Rahmen des ÖPNV-Konzepts 2021 haben wir bisher die Linienausbauten projektbezogen umgesetzt. Dabei wurden in aller Regel bestehende Verkehrsangebote durch Zubestellungen ausgeweitet. Dabei musste auf das Bestandsangebot planerisch Rücksicht genommen werden.

Mit dem neuen Nahverkehrsplan (NVP) 2025 wollen wir auf der Basis einer klaren Linienkategorisierung landkreisweite, systematische und verbindliche Angebotsstandards (Betriebszeiten, Bedienungshäufigkeiten) setzen. Das Verkehrsangebot und die Verkehrsplanung sollen sich künftig nicht mehr am Bestand, sondern an den kreisweiten Standards des Nahverkehrsplans orientieren.

Die Angebotsstandards des ÖPNV-Konzeptes wurden überprüft und verbindlicher ausdifferenziert. Gleichzeitig wurde die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Kategorien überprüft und ggf. eine Neuordnung vorgenommen. Dies betrifft vor allem die Linien der ehemaligen Kategorie 3.

In Kategorie S befinden sich die Schnellbuslinien. Da sich das Angebot je nach Linie unterscheidet, werden diese im Nahverkehrsplan gesondert je nach Funktion der Linie (Angebot für Pendler in der Hauptverkehrszeit oder ganztägige Verfügbarkeit) beschrieben.

Die bisherigen Kategorien 1+, 1 und 2 wurden in die neuen Kategorien 1, 2 und 3 überführt, wobei wesentliches Zuordnungskriterium weiterhin die prognostizierte Nutzung durch Pendler ist.

Im Nahverkehrsplan werden auch die im ÖPNV-Konzept nicht näher betrachteten Linien der Kategorie 3 genauer spezifiziert. Bisher bildete diese Kategorie den größten Teil der Buslinien im Landkreis Ravensburg ab. Entsprechend heterogen war die verkehrliche Bedeutung der darin enthaltenen Buslinien. Diesem Umstand tragen wir mit der Einführung der drei neuen Linienkategorien 4, 5 und 6 Rechnung. In Linienkategorie 4 befinden sich Linien, die immer noch eine, wenn auch untergeordnete, Verbindungsfunktion besitzen oder aber größere Ortschaften bzw. kleinere Gemeinden an das nächstgelegene Zentrum anbinden und dort Anschlüsse an übergeordnete Linienverkehre in die Mittel- und Oberzentren der Region herstellen. Die Verkehre der Kategorie 5 haben demgegenüber nur noch eine lokale Anbindungsfunktionalität und einen starken Fokus auf die Belange des schulrelevanten Verkehrs. In der Kategorie 6 befinden sich alle Linien, die ausschließlich dem schulrelevanten Verkehr dienen.

Übersicht zu den geplanten Linienkategorien:

	Kategorie	Funktion	Anbindung	Relevanz	Planungsvorgaben	Kriterium	
Kernnetz	Schnellbus S-Nummer	Verbindung	frei definierte Schnellbuslinien mit konkreter Beschreibung des Angebots	Konkurrenz zum MIV	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Linienwege • direkte Linienführung • hohe (bzw. bei S sehr hohe) Beförderungsgeschwindigkeit • kein Rufbus möglich 	Nachfragepotenzial durch Reisezeitgewinn	
	1		sehr wichtige Achsen, die nicht durch die Schiene abgedeckt werden			Alternative zum MIV	Anzahl Pendler
	2		wichtige Achsen	500 - 1.000			
	3	Verbindung und Zubringer	Zubringer zu Achsen oder Verbindung schwächerer Relationen				
	4	Erschließung und Verbindung	untergeordnete Verbindungsfunktion zwischen Zentren oder Anbindung größerer Gemeinden an ein Zentrum			Orientierung Linienführung und Bedienungszeitraum an Nachfrage und Belange der Erschließung	verkehrsplanerische Einschätzung:
	5	Grundangebot / -versorgung	Anbindung Gemeinden an das nächst größere Zentrum, vorrangig lokale Funktion	Daseinsvorsorge			<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Einwohner • Anbindung an Zentrum • Anbindung an SPNV
6	ausschließlich Ausbildungsverkehr				auf Schulzeiten ausgerichtet		

Vergleich der bisherigen und geplanten Linienkategorien:

ÖPNV-Konzept 2021	NVP 2025	
	S	Schnellbus (S-Nummer)
1+	1	
1	2	Regiobus (R-Nummer)
2	3	
3	4	
	5	
	6	

In welche Kategorie welche Linie fällt ist Anlage 1 zu entnehmen.

Entsprechend der Funktion leitet sich auch das daraus resultierende Verkehrsangebot ab.

Folgende Angebotsstandards sollen im NVP definiert werden:

aa) Wochentags

		Montag - Freitag					
		SVZ	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	SVZ
Regiobus (R-Nummer)	von bis	04:00 05:59	06:00 08:59	09:00 14:59	15:00 18:59	19:00 20:59	21:00 23:59
	Kategorie 1	60 Minuten- Takt	30 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	30 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt
	Kategorie 2	Lastrichtungs- abhängig bis zu zwei Fahrtenpaare	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt
	Kategorie 3	Lastrichtungs- abhängig bis zu einer Fahrt	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt	Lastrichtungs- abhängig bis zu einer Fahrt
	Kategorie 4	Lastrichtungs- abhängig bis zu einer Fahrt	60 Minuten- Takt	120 T Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	kein Angebot	kein Angebot
	Kategorie 5	schulbedarfsorientiert 4–7 Fahrtenpaare Grundangebot 4–7 Fahrtenpaare an Ferientagen T					
	Kategorie 6	schulbedarfsorientiert 3–6 Fahrten (lastrichtungsabhängig möglich) nach den Maßstäben der Schülerbeförderungssatzung kein Ferienangebot					

T = Rufbus möglich

1-4: zusätzliche Schulfahrten möglich; außer Takt legen von Taktfahrten möglich
5-6: Verstärkerfahrten im Schulverkehr aus Kapazitätsgründen möglich

* Eine Veröffentlichung betriebsnotwendiger Leerfahrten ist zulässig, auch wenn sich dadurch die Betriebszeiten erweitern.
Uhrzeiten beziehen sich auf Abfahrtszeit an der Starthaltestelle

bb) Wochenends

	Samstag			Sonntag		
	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
von	06:00	08:00	21:00	06:00	09:00	19:00
bis	07:59	20:59	23:59	08:59	18:59	23:59
Kategorie 1	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt
Kategorie 2	120 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt	60 Minuten- Takt	120 Minuten- Takt
Kategorie 3	Lastrichtungs- abhängig bis zu einer Fahrt	120 Minuten- Takt	Lastrichtungs- abhängig bis zu einer Fahrt	kein Angebot	120 Minuten- Takt	kein Angebot
Kategorie 4	kein Angebot					
Kategorie 5	kein Angebot					
Kategorie 6	kein Angebot					

In der Erarbeitung der Fahrpläne werden die Kommunen und Verkehrsunternehmen mit einbezogen. Über den Landkreisstandard hinausgehende Verkehre sollen grundsätzlich möglich sein, wenn die jeweilige Kommune die Mehrkosten hierfür trägt.

b) Qualitative Anforderungen

Je nach Linienkategorie soll es auch differenzierte Qualitätsstandards bei Fahrzeugen geben. Zudem werden im NVP Standards für die Gestaltung der Haltestellen, die Bereitstellung von Informationen und Serviceleistungen sowie die Einhaltung von Pünktlichkeit definiert. Ziel ist es, auf den Schnell- und Regiobuslinien einen hohen Qualitätsstandard zu etablieren, der insbesondere Pendler und Freizeitnutzer anspricht. Für Verkehre der Kategorien 4 bis 6 sollen die Fahrzeugstandards ausdifferenziert werden, um wirtschaftliche Lösungen zu ermöglichen. Der Nahverkehrsplan soll hier eine Basis bieten, die flexible Anpassungen auf die tatsächlichen Gegebenheiten erlaubt. Die Verwaltung ist hierzu im intensiven Austausch mit dem Verkehrsverbund, den Verkehrsunternehmen und benachbarten Aufgabenträgern.

c) Linienbündelung

Die Linienbündelung ist ein wesentliches Instrument zur Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs. Sie ermöglicht die verkehrliche, betriebliche und (vergabe-)rechtliche Verknüpfung von Linien in einer Raumschaft unabhängig vom heute anbietenden Unternehmen. Ziel ist es, attraktive Verkehre in einer Raumschaft zu schaffen, die effizient durch ein Unternehmen betrieben werden können.

Die Verkehrsunternehmen können auf der Basis einer sorgfältigen, ertragreiche und weniger

lukrative Linien kombinierenden Linienbündelung – was für den Besteller (Landkreis) wichtig ist – effizientere und wirtschaftlichere Angebote machen. Durch die wettbewerbliche Vergabe wird sichergestellt, dass in Summe über alle Linien eine für den Landkreis wirtschaftliche Lösung erreicht wird.

Durch die Planung in 15 Linienbündeln werden rechnerisch die Verkehre im Landkreis Ravensburg mit insgesamt 126 Bussen zu erbringen sein. Bei einer Einzelvergabe aller Linien wären rechnerisch 165 Fahrzeuge notwendig. Es können durch die Bündelung also große Effizienzen geschaffen werden.

Die 15 Linienbündel sind Ergebnis einer tiefgehenden Verkehrsplanung. Alle Linien wurden auf ihre verkehrlichen, betrieblichen, räumlichen und wirtschaftlichen Eigenschaften hin untersucht. Bestehende Verknüpfungen der Linien untereinander und zu freigestellten Schülerverkehren wurden berücksichtigt. Planungsprämisse war, den Verkehr so zu organisieren, dass er für Fahrgäste attraktiv ist, wirtschaftlich erbracht werden kann und die lokalen Gegebenheiten berücksichtigt.

Ziel war es, die effizienteste Organisation der Verkehre (rechnerisch 126 Busse) mit einer möglichst hohen Anzahl an Bündeln zu verknüpfen. Dies ist im vorliegenden Vorschlag (siehe Anlage 2) gelungen. Weitere Bündel würden also zusätzlich Busse erfordern, weniger Bündel würden rechnerisch nur einen Bus einsparen.

Die ermittelten 15 Linienbündel bieten zahlreiche Vorteile:

- Die Bündel garantieren klare Verantwortlichkeiten je Linien und Verkehrsraum und schaffen klare Strukturen für Fahrgäste und effiziente Abläufe für die Unternehmen, Verbund, Kreis und Kommunen.
- Die heterogene Größe der Bündel sorgt dafür, dass die Verkehre für alle Verkehrsunternehmen attraktiv sind, wodurch mittelstandfreundliche Bedingungen geschaffen werden. Die hohe Anzahl an Bündeln sichert einen guten Wettbewerb und berücksichtigt das Marktumfeld mit vielen kleinen Verkehrsunternehmen.
- Die Verkehre sind so geplant, dass sie effizient von einem Betriebsstandort in der Raumschaft erbracht werden können. Dies sichert dezentrale Strukturen und bietet lokalen Anbietern Vorteile.
- Durch die gemeinsame Vergabe mehrerer Linien in einem Bündel anstelle der Einzelvergabe wird eine umfassende und effektive Planung und Vergabe ermöglicht. Dies spart Ressourcen in der Verwaltung und bei Verkehrsunternehmen.
- Die Entscheidung, eine hohe Anzahl von Bündeln zu schaffen, ermöglicht eine zeitliche Staffelung der Vergaben, wodurch eine bessere Anpassung an die spezifischen Anforderungen jedes Bündels möglich ist und ein ausgewogener Wettbewerb entsteht.

Insgesamt stellt die gewählte Struktur der 15 Linienbündel eine fachlich ausgewogene Lösung dar, die ein gutes Gleichgewicht zwischen attraktiven Verkehren, effizienten Abläufen, einen wirtschaftlichen und nachhaltigen Wettbewerbsumfeld und den Bedürfnissen der mittelständischen Verkehrsunternehmen darstellt.

d) Barrierefreiheit

Auch das Thema Barrierefreiheit soll im Entwurf des NVP eine den Standards entsprechende Würdigung erfahren. Die Barrierefreiheit von Bushaltestellen ist nicht nur ein wesentlicher Aspekt der sozialen Inklusion, sondern auch gesetzlich verankert. Haltestellen müssen barrierefrei gestaltet werden, um den Zugang für alle Fahrgäste zu gewährleisten.

Um eine systematische und effektive Verbesserung der Barrierefreiheit zu erreichen, ist ein mehrstufiges Vorgehen vorgesehen:

1. **Kategorisierung der Haltestellen:** Zunächst erfolgt die Kategorisierung der Bushaltestellen nach ihrer Bedeutung und Nutzungshäufigkeit. Kriterien für diese Kategorisierung sind unter anderem die Fahrtenhäufigkeit, die Funktion der Haltestelle, die zentrale Lage im Verkehrsnetz sowie die Nähe zu wichtigen Einrichtungen wie Pflegeeinrichtungen, Krankenhäusern oder Einkaufszentren. Diese Kategorisierung hilft dabei, die Haltestellen in verschiedene Klassen (z. B. A, B, C, D) einzuordnen, um eine gezielte Planung zu ermöglichen.
2. **Erstellung eines Ausstattungsmerkmalskatalogs:** Basierend auf der Kategorisierung wird ein detaillierter Katalog entwickelt, der beschreibt, welche spezifischen Ausstattungsmerkmale eine Haltestelle der jeweiligen Kategorie aufweisen soll. Dieser Katalog dient als Leitfaden für die Gestaltung der Haltestellen und sorgt für einheitliche Standards im gesamten Verkehrsverbund.
3. **Priorisierung der Haltestellen:** Nach der Kategorisierung wird die Priorisierung der Haltestellen vorgenommen. Diese bestimmt die Umsetzungsreihenfolge, in der der barrierefreie Ausbau der Haltestellen erfolgen soll und wird nicht durch den Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV sondern durch die jeweils zuständigen Straßenbaulastträger (in der Regel: Städte und Gemeinden) selbst bestimmt.

Der Landkreis stellt auch keine finanziellen Mittel für den barrierefreien Ausbau zur Verfügung, wenn er nicht selbst Straßenbaulastträger ist.

Durch diesen mehrstufigen Ansatz wird gewährleistet, dass die Bushaltestellen im Verbundgebiet nicht nur den gesetzlichen Standards entsprechen, sondern dass eine auf die Möglichkeiten der einzelnen Straßenbaulastträger abgestimmte Umsetzung erfolgt.

Im gesamten bodo-Verkehrsverbund wird angestrebt, gemeinsame Ausstattungsmerkmale für Bushaltestellen zu entwickeln, um ein einheitliches Erscheinungsbild des öffentlichen Nahverkehrs im Verbundraum zu gewährleisten. Auch dies soll berücksichtigt werden.

5) Exkurs: Schülerbeförderung

In aller Regel gelangen Schüler zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV (Zug+Linienbus) zur Schule. Dort wo dies nicht möglich ist, werden von den Schulträgern sogenannte freigestellte Schülerverkehre* eingerichtet. Diese sind nicht Teil des Nahverkehrsplans. Warum dies so ist, wird im Folgenden kurz erläutert:

Die Organisation der Schülerbeförderung ist Aufgabe der Schulträger. Schulträger sind die Städte und Gemeinden und die Träger der privaten Schulen. Auch der Landkreis ist

Schulträger, insbesondere für die Berufsschulen. Die Schulträger entscheiden in eigener Zuständigkeit und (auch finanzieller) Verantwortung insbesondere ob, wie und in welchem Umfang eine Beförderung der Schüler ihrer Schulen eingerichtet wird.

Damit ein möglichst gutes Beförderungsangebot mit geringen Wartezeiten für Schüler besteht, sollen die Schulen die Unterrichtszeiten an den Fahrplänen der öffentlichen Verkehrsmittel ausrichten. Um nicht nur für einzelne Fahrten zusätzliche Busse einsetzen zu müssen, soll auch Unterrichtsbeginn und Unterrichtsende nach Möglichkeit für die Schulklassen gestaffelt erfolgen. Schulträger, Verkehrsunternehmen und Landkreis arbeiten eng zusammen, um die Beförderung möglichst komfortabel und effizient zu organisieren.

Für viele ländliche (Grund-)Schulen halten die Schulträger aber eigene Schulbuslinien, teils mit eigenen Fahrzeugen, vor. In aller Regel gibt es hier keine Nachfrage über die Schüler hinaus, so dass bislang kein Unternehmen ÖPNV-Verbindungen anbietet. Vielmehr ist es den Schulträgern wichtig, das Angebot auf die Belange der Schüler und Schulen abzustimmen. Das Fahrtenangebot variiert hierbei kreisweit aufgrund der sehr unterschiedlichen Gegebenheiten vor Ort. Maßgeblich sind z.B. die Zahl der zu befördernden Schüler insgesamt bzw. die Zahl derjenigen, die zu den verschiedenen Unterrichtszeiten zur Schule bzw. nach Hause befördert werden sollen. Auch die Größe der eingesetzten Fahrzeuge unterscheidet sich hier nach.

Für Schüler der Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren (SBBZ) ist die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel häufig aus gesundheitlichen Gründen nicht möglich. Die Schulträger der SBBZ richten daher spezielle Beförderungsmöglichkeiten überwiegend mit „9-Sitzern“ ein. Sowohl die Schulen als auch der Landkreis prüfen regelmäßig, ob im Einzelfall eine Beförderung mit dem ÖPNV möglich ist.

*Erläuterung „freigestellter Schülerverkehr“: Grundsätzlich unterliegt die gewerbsmäßige Personenbeförderung (insbesondere im ÖPNV, Taxi- und Mietwagenverkehr) den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes. Beförderungen durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht sind allerdings von den Anforderungen befreit („freigestellt“) und können so einfacher auf die Belange der Schulen zugeschnitten werden. Einige Verkehre sind aber grundsätzlich für alle Fahrgäste, nicht nur für Schüler nutzbar.

5 Finanzielle Auswirkungen:

1. Kurzbeschreibung

Da es sich bei der vorliegenden Sitzungsvorlage lediglich um eine Information für die Kreistagsmitglieder handelt und der Nahverkehrsplan erst Mitte 2025 beschlossen werden soll, werden hier keine finanziellen Auswirkungen genannt. Die Umsetzung des Nahverkehrsplan soll innerhalb der bislang bereits zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel realisiert werden.

2. Haushaltspositionen

Teilhaushalt / Dezernat	0	Mobilität und Gesundheit
Unterteilhaushalt / Amt	52	Stabsstelle Nachhaltige Mobilität
Produktgruppe	5470	Verkehrsbetriebe/ÖPNV
Kontierungsobjekt	51105001	ÖPNV

Anlage 1 zu 0125/2024
Anlage 2 zu 0125/2024