

Balingen, 14.10.2020

Vorlage zur Behandlung in folgenden Gremien:

Ortschaftsrat Engstlatt	öffentlich	am 15.10.2020	Anhörung
Ortschaftsrat Frommern	öffentlich	am 15.10.2020	Anhörung
Ortschaftsrat Heselwangen	öffentlich	am 15.10.2020	Anhörung
Ortschaftsrat Streichen	öffentlich	am 16.10.2020	Anhörung
Gemeinderat	öffentlich	am 20.10.2020	Entscheidung

Tagesordnungspunkt**Stadtverkehr; a) Neukonzeption b) Vergabe an die Fa. Maas****Anlagen**Fahrpläne
Kalkulation (nö)**Beschlussantrag:**

- a) Der Neukonzeption des Stadtverkehrs auf den Linien 14, 16, 18 und 24 unter Einführung eines Halbstundentaktes (Linien 14 und 24) und eines Rufbussystems wird zugestimmt.
- b) Im Rahmen der Direktvergabe erfolgt die Auftragsverteilung an die Fa. Gebr. Maas GmbH + Co. KG in Balingen.
 - 1) An den Kosten für den Stadtverkehr ohne Rufbussystem beteiligt sich die Stadt Balingen mit einem Finanzierungsbeitrag in Höhe von ca. 636.200 € (brutto) bzw. 509.000 € (netto – nach Abzug Zuschuss Landratsamt).
 - 2) Das Rufbussystem wird zunächst für die Dauer von zwei Jahren eingeführt und in dieser Zeit jährlich spitz abgerechnet mit dem Ziel, danach einen pauschalierten Finanzierungsbeitrag festzulegen.
 - 3) Die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit der Fa. Maas beginnt am 14.12.2020 und endet am 31.12.2028.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Aufwendungen/Erträge des Ergebnishaushaltes

Ausgaben laufend/Jahr ca. 636.300 € (Stadtverkehr) / ca. 157.500 € (Rufbussystem)
Erträge laufend/Jahr ca. 159.000 € (Zuschuss Landratsamt)

Veranschlagung der Mittel

Laufendes Haushaltsjahr 2021:

planmäßig 159.000 €- Kostenstelle 54700000 Sachkonto 34840000
planmäßig 793.800 €- Kostenstelle 54700000 Sachkonto 43170000

Besonderer Hinweis:

Die ursprüngliche Vorlage 2020/278 wurde unter der Überschrift „Neukonzeption“, letzter Absatz, ergänzt. Die Ergänzungen sind rot markiert.

Sachverhalt:

Vorbemerkung:

Der Vertrag zwischen der Stadt Balingen und der Fa. Maas über den Stadtverkehr Balingen (Linien 14 und 24 A-D) endete zum 31.08.2018. Die für diesen Vertrag notwendigen Linienkonzessionen liefen zum 31.12.2018 (Linie 24) und 17.06.2020 (Linie 14) aus. Nach der neuen europäischen Verordnung EG 1370/2007 sind die zu vergebenden Liniengenehmigungen i.d.R. öffentlich auszuschreiben. Dabei können verschiedene Linien auch als Linienbündel zusammengefasst werden. Bei kleineren Dienstleistungsaufträgen (Linienfahrten) besteht auch die Möglichkeit einer Direktvergabe an einen Unternehmer.

Da im Zeitraum bis zum 17.06.2020 auch bei den beiden innerstädtischen Linien 16 und 18 die Liniengenehmigungen abgelaufen sind, hat sich die Stadt Balingen dazu entschieden, alle vier Linien zusammenzufassen und ein neues Stadtverkehrskonzept einzuführen.

Für die jeweiligen Linien des neuen Stadtverkehrskonzeptes wurde die notwendigen Vorabbekanntmachungen der beabsichtigten Direktvergabe an die Fa. Maas europaweit veröffentlicht (siehe GR-Vorlage 2018/011 und 2018/311/1).

Neukonzeption:

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 21.11.2018 (Vorlage 2018/311) für die weitere Konzeptionsentwicklung des Stadtverkehrs folgende Eckpunkte festgelegt:

- die Einführung eines Halbstundentaktes auf den beiden Stadtbuslinien 14 und 24 wird angestrebt;
- der neuen Linienführung wird grundsätzlich zugestimmt;
- ein Rufbussystem wird ergänzend zu den Stadtverkehrslinien 24 und 14 unter Beachtung der bestehenden Regionalbus- und Zugverbindungen eingeführt.

Das anhand dieser Eckpunkte durch den beauftragten Nahverkehrsplaner erarbeitete detaillierte Fahrplankonzept wurde am 10.02.2020 auf Einladung der Verwaltung der Öffentlichkeit im Rahmen eines Bürgerdialoges vorgestellt.

Die Teilnehmer hatten die Gelegenheit, ihre Wünsche und Anregungen zu dokumentieren und aufzuschreiben mit der Zusicherung, dass alle Anregungen öffentlich beantwortet und im Rahmen einer Gemeinderatssitzung dargestellt werden.

Das Ergebnis der Auswertung aller Anregungen im Bürgerdialog „Neues Stadtverkehrskonzept“ wurde am 30.06.2020 (Vorlage 2020/168) dem Gemeinderat bekanntgegeben.

Das neue Stadtverkehrskonzept sieht vor, dass auf den Linien 14 und 24 ab ca. 7:45 Uhr ein verlässlicher Halb-Stunden-Takt eingeführt wird. Der Schülerverkehr zu den Hauptzeiten ist dabei nahezu unverändert geblieben.

Die Linienführung 14 und 24 wird entsprechend den beschlossenen Eckpunkten (Gemeinderat am 21.11.18, Vorlage 2018/311) neu strukturiert.

Diese Konzeption wird ergänzt durch Anrufverkehre nach Streichen, im Bereich Binsenbol und Schmiden sowie von Rote Länder über Roßwangen, Edingen und dem Industriegebiet Gehr nach Balingen.

Die entstprechenden Fahrpläne für die ab dem Fahrplanwechsel geltenden Verbindungen sind beigefügt. Die Neukonzeption soll ebenfalls zum bundesweiten Fahrplanwechsel am 13.12.2020 eingeführt werden.

Der Stadtteil Ostdorf ist durch die überregionale Linie 7433 (Balingen-Haigerloch) an die Innenstadt angebunden. Diese Linie fährt regelmäßig bis zu vier Haltestellen in Ostdorf an. Der vorhandene Takt wird vom Landratsamt mit dem Ziel überplant, einen Stundentakt und, soweit möglich, zu den Hauptverkehrszeiten einen Halbstundentakt einzuführen.

Engstlatt ist durch die stündliche Regionalzugverbindung nach Albstadt und Tübingen sowie durch ergänzende Busse im Schüler- und Berufsverkehr der Linie 7614 (Hechingen-Albstadt) angebunden.

Der Stadtteil Erzingen ist durch die Regionallinie 7440 (Rottweil-Balingen) angebunden. Diese verkehrt ca. stündlich, in der Hauptverkehrszeit halbstündlich. Allerdings halten die Schnellbusse auf der Linie Rottweil-Balingen nicht in Erzingen am Dorfplatz, so dass diese Haltestelle nicht immer angefahren wird.

Aufgrund der aktuellen Liniengenehmigung für die SBG besteht für Erzingen ein Bedienungsverbot, so dass rechtlich keine weiteren Busverbindungen eingerichtet werden dürfen. Über die Linie 18 besteht zu den Schulzeiten eine Verbindung über Eendingen und Roßwangen nach Frommern.

Für den Stadtteil Frommern wurde noch ergänzend geprüft, mit welchen Mehrkosten zu rechnen ist, sofern man den Stadtverkehr für die Stadtteile Frommern und Weilstetten mit getrennten Linien fährt (z.B. 14a und 14b) und dadurch in Frommern und Weilstetten die Linie auf weitere Haltestellen ausdehnen könnte. Die Mehrkosten lagen bis zur Erstellung der Vorlage noch nicht vor und werden mündlich in der Sitzung nachgereicht.

Zwischenzeitlich hat uns die Firma Maas folgendes Angebot unterbreitet:

Die Kosten für den zusätzlichen Bus einer Linie 14a belaufen sich pauschal auf 202.300 € brutto einschließlich Mehrwertsteuer. Dieser Berechnungsgrundlage liegt zu Grunde, dass ein zusätzlicher Bus von montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr im Stundentakt die Strecke: Balingen – Dettenhalde – Bergblick – Rosengarten – See- und Hesselbergstraße – Adler – Balingen abfährt. Die Kalkulation wurde anhand einer fiktiven aber doch realistischen Streckenführung kalkuliert. Bei einer konkreten Streckenführung, welche davon abweicht, kann es minimale Kostenänderungen ergeben. Da diese Linie 14a neben der bereits eingeplanten Linie 14 fahren würde, wird immer ein separater Bus samt Fahrer benötigt. Die Fahrt für die kalkulierte Strecke dauert ca. 40 Minuten. Daher ist ein Stundentakt möglich. Bei einem Halbstundentakt wird nochmals ein zusätzlicher Bus samt Fahrer benötigt, was die Kosten (fast) verdoppelt. Einsparungen auf der bisher geplanten Linie 14 gibt es keine, da zum einen an einem Halbstundentakt festgehalten und zum anderen die Querverbindung Weilstetten – Frommern nicht aufgegeben wird. Fahrgelderlöse wurden bei dieser Kostenkalkulation nicht berücksichtigt, weil diese ja schon in der Stadtverkehrskalkulation enthalten sind. Zusätzliche Fahrgäste in einem nennenswerten Umfang werden durch eine Linie 14a nicht erwartet. Bei einem Zuschuss von 20 % durch den Landkreis betragen die jährlich von der Stadt Balingen zu finanzierenden Kosten dann noch 161.840 € einschließlich Mehrwertsteuer. Hier besteht jedoch noch wegen des fehlenden Beschlusses des Kreistages ein Vorbehalt.

Vergabe an die Fa. Maas:

a) Stadtverkehr

Nachdem auf die Vorabbekanntmachungen der Direktvergaben der Linien 14, 16, 18 und 24 (Vorlage 2018/011 und 2018/311/1) keine eigenwirtschaftlichen Anträge von anderen Verkehrsunternehmen eingegangen sind, kann der Stadtverkehr an die Fa. Maas direkt vergeben werden.

Die Fa. Maas betreibt den Stadtverkehr nach Maßgabe der im Rahmen der Neukozeption entwickelten Fahrpläne. Dabei werden die jeweiligen Jahresfahrpläne unter Beachtung der

aktuellen Verkehrsbedürfnisse (Zugverbindungen, Schülerverkehr, etc.) unter Beachtung der beschlossenen Eckpunkte entwickelt.

Zum jährlichen Fahrplanwechsel kann seitens der Verwaltung Leistungsanpassungen durch Fahrplanänderungen sowie Um-, Ab- und Zubestellungen von $\pm 25\%$ bezogen auf die Gesamtsumme der Fahrplankilometer über die gesamte Vertragslaufzeit verlangt werden. Der Finanzierungsbeitrag der Stadt zum Stadtverkehr wird anhand der Fahrplanänderungen entsprechend neu berechnet und angepasst.

Durch diese vertraglichen Regelungen kann während der Laufzeit des Stadtverkehrsvertrages seitens der Verwaltung auf Änderungen (z.B. Fahrgastzahlen, Linienführung) flexibel reagiert werden.

Bezüglich der Qualitätsmerkmale wurde zunächst einmal festgelegt, dass ausschließlich Niederflurbusse oder Low-Entry-Busse eingesetzt werden dürfen. Die Taktbusse müssen dabei mindestens den EURO V-Standard erfüllen, die Verstärkerbusse EURO III.

In der Kostenkalkulation wird von 11 Fahrzeugen ausgegangen. Für den normalen Wagenumlauftakt werden i.d.R. neun Fahrzeuge benötigt. Damit stehen zwei weitere Fahrzeuge für Verstärkerfahrten oder zur Abmilderung bei auftretenden Störungen (Baustellen, Unfall, Stau, etc.) zur Verfügung. Dadurch kann der Verkehr verlässlicher gestaltet werden.

Bei dem mit der Fa. Maas abzuschließenden Vertrag handelt es sich um einen sog. Nettovertrag. Dies bedeutet, dass sämtliche Fahrgeldeinnahmen der Fa. Maas zufließen. Der von der Stadt dem Verkehrsunternehmen gewährte Finanzierungsbeitrag ergibt sich aus der Differenz zwischen den Kosten der vom Unternehmer zu erbringenden Verkehrsleistung und den hierbei zu erzielenden Einnahmen. Ergänzend erhält die Stadt Balingen noch einen Zuschuss (voraussichtlich 20 % des Finanzierungsbeitrages) vom Landratsamt, welcher die städtischen Kosten minimiert.

Im Vertrag wird eine sog. Überkompensationsklausel mit aufgenommen. Dadurch ist gewährleistet, dass bei sich veränderten Rahmenbedingungen, die zu einem überdurchschnittlichen Gewinn beim Verkehrsunternehmen führen würde, der Mehrerlös den städtischen Finanzierungsbeitrag mindert.

Des Weiteren enthält der Vertrag eine Preisanpassungsklausel wonach der Verkehrsunternehmer mit Vorliegen der tatsächlichen Kostenentwicklung eine rückwirkende Anpassung der Kosten zum abgelaufenen Kalenderjahr zu Lasten des kommenden Haushaltsjahres verlangen kann.

Wie aus der beigefügten nichtöffentlichen Kostenkalkulation entnommen werden kann, beträgt der städtische Finanzierungsbeitrag zum Stadtverkehr für das Jahr 2021 ungefähr 509.000 €. Dabei wird angenommen, dass der Landkreis den Zuschuss zu den Stadtverkehren unter Einberechnung der Anteile für die Schülerbeförderung auf 20 % der Kosten erhöhen wird.

Eine Erhöhung des Finanzierungsbeitrages im Vergleich zum bisherigen Beitrag ergibt sich zum einen, da das Busunternehmen seit vielen Jahren keine Preisanpassung mehr vorgenommen hat, zum anderen, dass nun vier anstatt bisher zwei Linien im Stadtverkehr integriert sind.

b) Rufbussystem

Ebenfalls wird mit der Fa. Maas vertraglich geregelt, dass ergänzend zum Stadtverkehr ein Rufbussystem (Anrufsammeltaxi – AST) eingeführt wird.

Die Fa. Maas wird hierfür für mindestens 45 Stunden Öffnungszeiten in der Woche ein Verkaufsbüro anbieten. Dieses disponiert in dieser Zeit den Anrufbusverkehr. Außerhalb der Öffnungszeiten übernimmt diese Funktion der Fahrer des Rufbusses.

Im Rahmen des ÖPNV-Neukonzeptes des Landkreises ist im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2021 geplant, eine kreisweite Rufbuszentrale einzurichten, welche neben den Überlandlinien auch die Rufbuslinien der Stadtverkehre integrieren kann. Dabei ist auch die Bestellung per App geplant. Die Verwaltung ist diesbezüglich in Kontakt mit dem Landratsamt.

Bis entsprechende Erfahrungen bezüglich der Akzeptanz und der Abrufquote hinsichtlich des Rufbusangebotes vorliegen, werden im Einvernehmen mit der Fa. Maas zunächst bis zum 31.12.2022 am Ende des jeweiligen Kalenderjahres die Kosten des Rufbussystems spitz abgerechnet. Eine anschließende Pauschalierung aufgrund der dann vorliegenden Abrufquoten ist geplant. Auf der Basis der beigefügten nichtöffentlichen Kalkulation können zunächst Abschlagszahlungen an die Fa. Maas ausbezahlt werden.

Auch für diese Kosten wird der Landkreis voraussichtlich einen 20%-igen Zuschuss gewähren.

Stadttarif

Im Rahmen der Neukonzeption wurde sowohl im Gemeinderat wie auch beim Bürgerdialog der Wunsch geäußert, dass mit der Umsetzung möglichst auch ein einheitlicher Stadtverkehrstarif gelten soll.

Im Hinblick auf die Umsetzung eines einheitlichen Stadttarifes ist die Verwaltung bereits im Dezember 2018 auf den Verkehrsverbund „naldo“ bezüglich einer Kostenermittlung zugegangen. Für eine entsprechende Umsetzung ist jedoch ein umfangreiches Verfahren durchzuführen, bei dem auch bestimmte Fristen einzuhalten sind.

Nach der Ermittlung der anfallenden Fahrgeldmindereinnahmen durch die Verkehrsunternehmen, muss die naldo-Arbeitsgruppe die Vertreter der Gesellschafter des naldo über die vorgesehene Maßnahme unterrichten, damit eine Entscheidung getroffen werden kann, ob die Maßnahme weiterverfolgt wird. Einen positiven Beschluss vorausgesetzt, werden dann die mit der Maßnahme anfallenden jährlichen Fahrgeldmindereinnahmen und Einführungskosten mitgeteilt, welche im Falle einer Umsetzung von der Stadt Balingen zu tragen wären.

Die Kalkulation zur Ermittlung der Mindereinnahmen durch die Tarifabsenkung ergab eine jährliche Mindereinnahme in Höhe von ca. 140.000 €, welche durch die Stadt auszugleichen wäre. Diese Mindereinnahmen müssten zusätzlich noch um wegfallende Ausgleichsleistungen zur Beförderung Schwerbehinderter sowie um eine angenommene Rate der Tarifierhöhung für das folgende Jahr erhöht werden (2021 wären dies 3%).

Da eine Tarifabsenkung auch dazu führt, dass beim Landkreis die Kosten zur Schülerbeförderung sinken (ca. 84.000 €), müsste noch eine Vereinbarung zwischen Stadt und Landkreis getroffen werden, wie diese Einsparungen ausgeglichen werden.

Dieser Stadttarif kann frühestens zum 01.01.2022 eingeführt werden. Auf Grund der absehbaren Mehrkosten für die Stadtverkehrslinien 14, 16, 18 und 24 und der aktuellen Haushaltslage hat die Verwaltung diese Maßnahme für das Jahr 2021 nicht weiterverfolgt.

Harry Jenter