

Beratungsunterlage

öffentlich	Gemeinderat	15.10.2019	Beratung und Beschlussfassung
------------	-------------	------------	-------------------------------

Einführung eines Stadtbussystems - Entscheidung über die weitere Vorgehensweise - Beratung und Beschlussfassung

Frühere Beratungen und Beteiligungen:

16.04.2019 GR Abschlussbericht zum Mobilitätskonzept

Der Gemeinderat hat auf Antrag der Umweltgruppe am 16. April 2019 die Verwaltung beauftragt, Grundlagen für die Entwicklung eines Stadtbussystems für Markdorf zu erarbeiten und zur Diskussion vorzulegen.

Die Verwaltung hat zur Vorbereitung dieser Sitzungsvorlage folgende Sachverständige und Beispiele herangezogen:

1. Unternehmer aus der Region: Grundsätzliche Interessensabfrage und allgemeiner Austausch.
2. Stadtbus Donaueschingen: Im Jahr 2018 wurde in Donaueschingen ein von Grund auf neu konzipiertes System in Betrieb genommen. Der Verwaltung wurden sämtliche Unterlagen zur Verfügung gestellt und im Austausch wichtige Empfehlungen und Ratschläge weitergegeben.
3. Anwaltskanzlei Zuck, Herr Prof. Dr. Holger Zuck: Der renommierte Experte für die rechtlichen Grundlagen von ÖV-Systemen wurde sowohl von Auftraggeber-, als auch von Auftragnehmerseite empfohlen, um die Konzeption eines Stadtbussystems für Markdorf rechtlich zu begleiten. Herr Dr. Zuck wird an der Sitzung anwesend sein und die wesentlichen rechtlichen Rahmenbedingungen erläutern, aber auch weitere Erfolgsfaktoren aus seinem Erfahrungsschatz benennen.

Folgende Themenbereiche scheinen für eine erste Betrachtung relevant:

- 1. Rechtliche Rahmenbedingungen**
- 2. Erfolgsfaktoren für ein Stadtbussystem**
- 3. Rolle und Funktion des AST/EMMA-Angebotes als Ergänzung eines Stadtbussystems**
- 4. Finanzielle Rahmenbedingungen**
- 5. Mögliche Linienführung und Takt**

Diese Themen werden im Folgenden näher erläutert:

1. Rechtliche Rahmenbedingungen

ÖPNV-Angebote unterliegen dem Vergaberecht. Beträgt der Auftragswert für die Laufzeit der Vergabe mehr als 221.000 €, ist im Grunde eine europaweite Ausschreibung erforderlich. Bei einem Stadtbussystem für Markdorf wäre nur mit einer geringen Wettbewerbsintensität und somit hohen Angebotspreisen zu rechnen. Alternativ denkbar ist eine Beauftragung auf der Basis einer Direktvergabe. Diese ist jedoch nur dann zulässig, wenn der Verkehr durch den anbietenden Unternehmer in eigenem wirtschaftlichem Risiko und mit maximal 49% öffentlichem Zuschuss betrieben wird. Diese Aussicht ist bei einem Stadtbussystem in Markdorf zwar nicht gegeben. Das macht eine Direktvergabe aber nicht generell unmöglich. Vor einer Direktvergabe muss eine sogenannte Vorinformation veröffentlicht werden. In ihr wird hier europaweit bekannt gegeben, dass die Stadt beabsichtigt, einen Stadtbusverkehr direkt zu vergeben. Der Vorinformation beigefügt werden dabei die Standards und Anforderungen (geplante Linienführung, Fahrpläne, Busse, Tarife). Kommt es nach dieser Vorinformation nicht zur Rüge eines potentiellen weiteren Bewerbers, kann nach Ablauf von 12 Monaten nach Bekanntgabe die Direktvergabe erfolgen.

2. Erfolgsfaktoren für ein Stadtbussystem

Wichtigstes Erfolgskriterium für ein neu aufzubauendes ÖV-System ist die Qualität, insbesondere hinsichtlich Linienführung, Haltestellenabstand, Taktung, Verknüpfung mit weiteren Netzen, Tarif und Fahrzeug. Ein weiteres zu bedenkendes Kriterium ist die Parkraumbewirtschaftung:

- Linienführung: Die Linienführung wird als radiale Linienführung von einem Punkt durch das Zentrum zu einem anderen Punkt empfohlen. Schleifen sind nur ausnahmsweise, insbesondere als Endschleifen vorgesehen.

- Der Haltestellenabstand ist so zu wählen, dass niemand mehr als 300 Meter zur nächsten Haltestelle zurückzulegen hat.
- Ideal für ÖV-Systeme sind Taktungen unterhalb 20 Minuten. Diese sind für eine Stadt der Größenordnung Markdorf jedoch kaum realisierbar. Es wird idealerweise ein 30-Minuten-Takt, allenfalls ein 60-Minuten-Takt empfohlen. Von einer Taktung jenseits der 60 Minuten wird dringend abgeraten.
- Im Falle mehrerer Linien sollte eine Verknüpfung mit gesichertem Anschluss an zentralem innerstädtischem Ort vorgesehen werden. Ebenso ist die Verknüpfung mit den regionalen Buslinien sowie der Bodenseegürtelbahn zu gewährleisten.
- Als Fahrzeuge werden voll barrierefreie Busse mit 17 Plätzen vorgeschlagen. Die gesetzlich ab 01.01.2020 vorgeschriebene vollständige Barrierefreiheit soll nicht durch teure und nicht immer technisch mögliche Haltestelleneinrichtungen, sondern durch Niederflurbauweise, Klapprampe und zwei Rollstuhlplätze in den Fahrzeugen geschaffen werden. Busse mit 17 Plätzen ermöglichen auch Inhabern des Führerschein D1 die Übernahme der Fahrerfunktion und erleichtern so die Mitarbeitergewinnung. Darüber hinaus sind diese Fahrzeuge auf engeren innerstädtischen Strecken wendiger und benötigen für einen zentralen Linientreffpunkt weniger Fläche.
- Bezüglich der Tarifgestaltung ist zunächst festzuhalten, dass nach aller Erfahrung die Einnahmen bei Stadtbussystemen nur in geringem Umfang zur Deckung der Kosten beitragen. Ein Deckungsbeitrag von 20% kann bereits als Erfolg gewertet werden. Insofern sollte die Einzelfahrt erschwinglich bleiben und zum Umstieg von anderen Verkehrsmitteln motivieren. Einzelpreise jenseits von 1,50 € im Stadtgebiet werden nicht empfohlen. Zeitkarten sollen zur regelmäßigen Nutzung des Stadtbusses ermuntern. Insgesamt sollte der Tarif in den Tarifverbund Bodo integriert sein. Dies bringt neben der Sichtbarkeit eines Stadtbusses in der elektronischen Fahrplanauskunft EFA auch eine erleichterte Umstiegsmöglichkeit von und in andere Netze.
- Radolfzell hat seinem Stadtbussystem dadurch zu deutlich höherem Erfolg verholfen (mehr als 12.000 zusätzliche Fahrgäste pro Monat), dass der Takt verdichtet, die Fahrpreise gesenkt (Einzelfahrt 1 Euro, Jahreskarte 365 Euro), und die dort bereits erhobenen Parkgebühren erhöht wurden.

3. Rolle und Funktion des AST/EMMA-Angebotes als Ergänzung eines Stadtbussystems

Ein Stadtbussystem wird die Gemarkungsfläche kaum flächendeckend bedienen können. Auch werden die fahrplanmäßigen Bedienzeiten sich in einem Korridor zwischen 7-19 Uhr werktags und etwa 8-14 Uhr samstags bewegen. Außerhalb dieser Zeiten und außerhalb der bedienten Quartiere wird weiterhin das AST/Emma ergänzende Aufgaben im ÖPNV übernehmen müssen.

4. Finanzielle Rahmenbedingungen

Für die Beauftragung eines Stadtbusverkehrs gibt es zwei grundsätzlich verschiedene Modelle:

- Der Brutto-Vertrag: Hier bestellt die Stadt (Auftraggeberin) die Verkehre und vergütet dem Auftragnehmer die hierfür anfallenden Kosten. Die Einnahmen aus den Fahrtentgelten verbleiben bei der Stadt und vermindern dadurch den Gesamtaufwand. Das wirtschaftliche Risiko verbleibt jedoch komplett bei der Stadt.
- Der Netto-Vertrag: Die Stadt vergütet hier dem Auftragnehmer einen fix vereinbarten Pauschalbetrag. Die Einnahmen aus den Fahrtentgelten verbleiben beim Auftragnehmer. Das wirtschaftliche Risiko trägt also der Auftragnehmer.

Möglich und auch empfohlen wird eine Mischvariante: Ein Vertrag startet als Brutto-Vertrag. Nachdem sich der Verkehr nach rund 2-3 Jahren etabliert hat, wird eine Fahrgasterhebung durchgeführt um die dann dauerhaft erwartbaren Einnahmen seriös abschätzen zu können. Auf der Basis dieser Zahlen wird der Vertrag ohne neue Ausschreibung auf einen Netto-Vertrag umgestellt. Diese Mischvariante hat den Vorteil, dass der Auftragnehmer das wirtschaftliche Risiko nicht zu Beginn einpreist und aufschlägt.

Die Gesamtkosten sind Fahrkilometerabhängig. Dabei gibt es jeweils sogenannte „sprungfixe Kosten“ immer dann, wenn ein zusätzliches Fahrzeug benötigt wird.

Beispielrechnung: Es werden zwei Stadtbuslinien mit einer Umlauflänge von jeweils 8-9 km angelegt und im Stundentakt von jeweils einem Fahrzeug bedient. Bei Betriebszeiten von 7-18 Uhr werden werktags 12 Umläufe nötig, samstags von 8-13 Uhr 6 Umläufe. Pro Woche wären das 1.122 km, pro Jahr rund 58.344 km. Legt man für einen Nettovertrag (also ohne Hinzurechnung der Einnahmen für den Auftraggeber Stadt) einen Pauschalpreis des Auftragnehmers von 1,80 €/km

zugrunde, so käme man für die Stadt zu einem Gesamtaufwand von rund 105.000 € pro Jahr. Bei einem Halbstundentakt würde man doppelt so viele Fahrzeuge benötigen, sodass sich ein Gesamtaufwand von rund 210.000 € pro Jahr ergäbe.

Mit Einführungskosten für Marketingmaßnahmen ist ebenso zu rechnen, wie mit Ausbaurkosten vorhandener AST-Haltestellen und zusätzlicher Haltestellen für den Stadtbus. Allerdings kann man den Aufwand für neue Haltestellen zu Beginn des Projektes gering halten, denn grundsätzlich genügt das Vorhandensein einer Aufstellfläche für die Fahrgäste. Dazu genügt beispielsweise ein vorhandener Gehweg. Auf Wartehäuschen könnte man zunächst verzichten. An stärker frequentierten Haltestellen ist es sinnvoll, Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten zu schaffen. Das kann im Einzelfall entschieden werden, wenn sich der Stadtbus etabliert hat und die Fahrgastzahlen an den einzelnen Haltestellen bekannt sind.

Die zu erwartenden höheren laufenden Kosten sind künftig jährlich im städtischen Haushalt zu finanzieren. Dies kann durch Senkung anderer Ausgaben oder durch Erhöhung der Einnahmen erreicht werden. Die Finanzierung des zusätzlichen Abmangels eines Stadtbussystems könnte z.B. über eine Anpassung des Hebesatzes bei der Grundsteuer B erfolgen. Eine vollständige Deckung des Aufwandes für den Stadtbusverkehr würde nach den genannten Rechenbeispielen beim Halbstundentakt und 2 Linien eine Erhöhung des Hebesatzes der Grundsteuer von 350 v.H. auf 384 v.H. erfordern, beim Stundentakt und 2 Linien von 350 v.H. auf 367 v.H..

5. Linienführung und Takt

Eine mögliche, von der Verwaltung erarbeitete Linienführung ist in der Anlage dargestellt. Beide Strecken wurden mit simulierten Haltestellenstops befahren. Es ergab sich jeweils eine Umlaufzeit von ca. 40 Minuten. Somit könnten zwei Fahrzeuge diese Linien auch während verkehrsstarker Tageszeiten mit einem Stundentakt bewältigen.

Weiteres Vorgehen:

Die unter Punkt 1 beschriebene Vorinformation kann bereits jetzt auf der Grundlage der Ausführungen in der Sitzungsvorlage erfolgen. Durch diese Vorinformation geht die Stadt Markdorf noch keine Verpflichtungen ein. Diese ergeben sich erst mit einer Auftragsvergabe. Die Einführung eines Stadtbusses kann also zu einem späteren Zeitpunkt verbindlich beschlossen werden.

Die Verwaltung schlägt weiterhin vor, eine kleine Arbeitsgruppe mit jeweils einem Mitglied der Fraktionen und der Verwaltung zu bilden. Die Arbeitsgruppe setzt sich im Detail mit dem

vorliegenden Verwaltungsvorschlag zu Linienführung und Takt auseinander. Die Arbeitsgruppe kann zu ihren Sitzungen Vertreter von Busunternehmen hinzuziehen. Diese Vorschläge sollen dem Gemeinderat dann zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Die frühestmögliche Betriebsaufnahme könnte demnach zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 erfolgen.

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat ermächtigt die Verwaltung, die Vorinformation entsprechend den in der Sitzungsvorlage beschriebenen Parametern (Streckenführung, Stundentakt, Einzelfahrpreis 1,50 €, Brutto-/Nettovertrag) vorzunehmen. Weitere Details sollen durch eine Arbeitsgruppe ausgearbeitet werden. In die Arbeitsgruppe werden entsandt:

Anlage: Lageplan Linienführung Stadtbus