

Beschlussvorlage

Organisationseinheit Verkehr und Strukturentwicklung	Datum 12.08.2014	Drucksachen-Nr. 2014/170
---	---------------------	------------------------------------

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungsart	↓ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss Kreistag	nicht öffentlich öffentlich	22.09.2014 20.10.2014

Tagesordnungspunkt 1.2

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz;

- 1. Jahresbericht 2014 zum Stand der Umsetzung des Angebots der SBG**
- 2. Umwandlung Anrufsammeltaxi-Verkehre in Linienverkehre mit Taxi**
- 3. Umwandlung Anrufsammeltaxi-Verkehre in Linienverkehre mit Bus**

Beschlussvorschlag

- 1. Der Jahresbericht 2014 wird zur Kenntnis genommen.**
- 2. Die in der Anlage 2 gelb dargestellten AST-Verkehre der Linien 7351, 7368 (Wochenende) und 7374 werden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in Linientaxis (LT) umgewandelt. Die Südbadenbus GmbH (SBG) erhält zum Ausgleich der Kosten für die Differenz zwischen der in der Kalkulation berücksichtigten Nutzungsquote (40 % in 2015 bzw. 35 % ab 2016) zur Fahrten-Quote als LT (100 %) einen Betrag i. H. v. 40.361 € in 2015 sowie i. H. v. 45.765 € ab 2016.**
- 3. Der in der Anlage 2 grün dargestellte AST-Verkehr der Linie 7368 von Montag – Freitag ab 21:19 Uhr ab Radolfzell wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in einen Linienverkehr mit Bus umgewandelt. Die SBG erhält zum Ausgleich der Kosten für die Differenz zwischen der in der Kalkulation berücksichtigten Nutzungsquote (40 % in 2015 bzw. 35 % ab 2016) für ein AST zum Angebot als Linienverkehr mit Bus einen Betrag i. H. v. 45.153 € in 2015 sowie i. H. v. 47.452 € ab 2016.**

Sachverhalt

Zu 1. Jahresbericht

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Konstanz (NVP) wurde am 25.07.2011 vom Kreistag beschlossen. Anstelle einer öffentlichen Ausschreibung der Regionalbusleistungen hat der Kreistag auf Basis des bis 2019 geltenden Verkehrsvertrags mit der SBG am 11.06.2012 ein Angebot der SBG für eine verbesserte Verkehrsbedienung im Sinne des NVP angenommen.

Der NVP wurde mit sehr ambitionierten Zielen aufgestellt, um eigenwirtschaftliche Anträge hinsichtlich „Rosinenpickerei“ zu erschweren. Die Prüfung und Wertung des Angebots der SBG ergab, dass eine weitreichende Erfüllung der Ziele des NVP gegeben ist. Dies bezog sich auf die Maßstäbe, die der Landkreis bei einer eigenen Ausschreibung auch angelegt hätte (die im NVP formulierten Ziele stehen unter „Finanzierungsvorbehalt“). In der Beschlussvorlage vom 12.01.2012 (Drucksachen-Nr. 2012/005) ist festgehalten, dass erwartungsgemäß nicht alle im NVP gesetzten Ziele vollständig umgesetzt wurden, was angesichts der hohen Ziele auch nicht realistisch ist.

Die Angebotsverbesserung durch die Umsetzung des SBG Angebots (Taktverdichtungen, Ausweitung AST-Verkehre) ist **ohne zusätzliche öffentliche Mittel** und im Rahmen der im Verkehrsvertrag festgelegten Abgeltung erfolgt. In diesem Sinne ist die Umsetzung der Vorgaben des NVP durch die Annahme des Angebots der SBG bis 2019 festgelegt. In der Zwischenzeit bereitet die Verwaltung die Ausschreibung der Busverkehre ab 2019 vor.

Die Umsetzung der 1. Stufe des Angebots der SBG ist zum Fahrplanwechsel im Dez. 2012, die der 2. Stufe zum Fahrplanwechsel im Dez. 2013 erfolgt. Die Umsetzung der 3. Stufe zum Dez. 2014 ist vorbereitet, eine 4. und letzte Umsetzungsstufe folgt im Dez. 2015. Ab 2016 erfolgt dann eine Überprüfung des Gesamtangebots. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse können für die Ausschreibung der Leistungen ab 2019 verwendet werden.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der 2. Stufe sowie der Vorbereitung der 3. Stufe kann folgender **Jahresbericht** abgegeben werden:

- Der Fahrplanwechsel im Dezember 2013 ist im Großen und Ganzen unproblematisch verlaufen. Es hat sich auch dieses Mal aufgrund der umfangreichen Fahrplananpassungen ein Nachbesserungsbedarf ergeben, da sich erst in der Umsetzung der Fahrpläne zeigte, was nicht optimal funktioniert.
- Die zahlreichen Veränderungen in der Schullandschaft haben weitreichende Auswirkungen auf die über den Linienverkehr erfolgende Schülerbeförderung. Insbesondere durch die Einrichtung von Gemeinschaftsschulen waren Änderungen und vor allem auch Zusatzbestellungen von Leistungen erforderlich, die im Rahmen des Angebots der SBG einfacher (auch unterjährig zum Schuljahresbeginn September) umgesetzt werden konnten als dies bei ausgeschriebenen Verkehren möglich gewesen wäre.

Neben den Gemeinschaftsschulen wird auch die Einrichtung von Ganztags-Grundschulen künftig Anpassungen der Fahrpläne erforderlich machen und Zusatzkosten verursachen.

- Neben den Zusatzbestellungen für die Schülerbeförderung waren zwei kleinere Anpassungen bei sonstigen ÖPNV-Leistungen erforderlich, um unzumutbare Verschlechterungen, die sich erst bei der Umsetzung des Angebots-Fahrplans zeigten, wieder auszugleichen.
- In einigen Fällen hat die SBG auf eigene Kosten den Angebots-Fahrplan für die Schülerbeförderung nachgebessert: Kosten für bisher bestehende Kurse, die lt. SBG-Angebot entfallen sollten, die für die Schülerbeförderung aber erforderlich sind, werden von der SBG getragen. Dies deutet auf die gute Kooperationsbereitschaft hin und zeigt den Willen einer guten Zusammenarbeit bei der Umsetzung des Angebots-Fahrplans.
- Dem Angebot der SBG sind Prämissen für die Einnahmeentwicklung und die AST-Nutzungs-Quote unterstellt. Die Prüfung bezieht sich auf das vorangegangene Jahr 2013:
 - Die tatsächliche Einnahmeentwicklung 2013 war besser als unterstellt. Der Anteil an Mehreinnahmen für die bereits angepassten Linien beträgt 51.641,05 €, unterstellt waren 36.906,53 €. Somit sind **14.734,52 € für Verbesserungen des Angebots übrig**.

- Für die AST-Nutzungs-Quote werden die tatsächlich in Anspruch genommenen AST-Kurse (Fahrplankilometer) ins Verhältnis zu allen angebotenen AST-Kursen (Fahrplankilometer) gesetzt. Die Nutzungsquote beträgt lt. Angebots-Prämisse 50 %, gemäß der Auswertung (s. **Anlage 1**) beträgt die tatsächliche Quote 54,1 % und ist somit höher als die Prämisse. Der damit verbundene und gegenüber der SBG **auszugleichende Fehlbetrag beträgt 18.173,19 €**.

Somit übersteigt der Fehlbetrag für die AST-Quote die Mehreinnahmen minimal. Sowohl seitens der SBG als auch seitens des Landkreises wurde auf die Option zur Verhandlung über den Leistungsumfang verzichtet.

- Die Ausweitung des AST-Fahrplanangebots ist vom Fahrgast überraschend gut angenommen worden. Von der SBG wurde die AST-Nutzung aus den Erfahrungen in anderen Landkreisen vorsorglich mit einer relativ hohen Nutzungsquote kalkuliert. Trotzdem wurde die Quote bereits im ersten Jahr überschritten. Da im Angebot der SBG eine sinkende Nutzungsquote angenommen wird, bedeutet die an und für sich positive Annahme des AST-Angebots durch die Fahrgäste, dass sich bei einer gleich bleibenden Nutzungsquote ein wesentlich höherer Fehlbetrag ergibt, der gegenüber der SBG auszugleichen wäre.
- Bestandteil des AST-Fahrplanangebots ist die Abwicklung über eine Anrufzentrale. Diese wurde zum letzten Fahrplanwechsel in der SBG-Niederlassung Villingen-Schwenningen eingerichtet. Nicht nur wegen der überraschend hohen Inanspruchnahme gab es anfangs ernst zu nehmende Anlaufschwierigkeiten. Deutliche Nachbesserungen im System und im Ablauf führten zu einer deutlichen Verbesserung - auch wenn es noch immer in Einzelfällen zu nicht akzeptierbaren Vorfällen kommt. Diese hatte es zuvor auch mit einzelnen Taxiunternehmen gegeben. Ein Vorteil ist sicher einen zentralen Ansprechpartner zu haben. Das System wird weiterhin optimiert.

Zu 2. Umwandlung in Linientaxi

Die AST-Verkehre werden überraschend gut angenommen. Dies kann als Erfolg der Angebotsausweitungen auf Basis des NVP des Landkreises Konstanz angesehen werden. Die Konsequenz dieses Erfolges müsste eigentlich darin bestehen, dass sehr stark genutzte AST-Kurse als Qualitätsverbesserung für die Fahrgäste in Linienverkehr, bedient durch LT, umgewandelt werden. Soweit eine (fast) tägliche Nutzung von Fahrten erfolgt, sollten diese auch im Rahmen des Fahrplans als tägliche Fahrt angeboten und durchgeführt werden.

In Abstimmung mit der SBG wurden deshalb die Linien mit hoher AST-Nutzung untersucht. Unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien werden die gelb markierten AST-Kurse der in der **Anlage 2** dargestellten Linien 7351, 7368 (Wochenende) und 7374 zur Umwandlung in LT vorgeschlagen. Kriterien waren hierbei insbesondere die Nutzungsquote sowie eine Blockbildung beim Angebot von AST <-> LT, es wurde aber auch darauf geachtet, ob Kurse in Randlagen nur von Einzelpersonen genutzt werden.

Eine Umwandlung von AST in LT verursacht jedoch Mehrkosten. Aufgrund der vorliegenden Angebotskonstellation sind bei der SBG unabhängig von der tatsächlichen Nutzungsquote lediglich die Kosten für die im Rahmen der Angebots-Prämisse unterstellten Nutzungsquoten in der Kalkulation berücksichtigt (2015 = 40 %; ab 2016 = 35 %). Bei einer Umwandlung in LT, das zu „100 %“ fährt, wären deshalb gegenüber der SBG die Kosten für die Differenz zu Nutzungsquote der Angebots-Prämisse zu erstatten. Dafür würden die betreffenden Leistungen nicht mehr im Rahmen der AST-Nutzungs-Quote berücksichtigt werden.

Die SBG hat die Berechnung der Mehrkosten gegenüber der Verwaltung offen gelegt. Aufgrund der öffentlichen Beschlussfassung kann diese Kalkulation als Unternehmensinterna nicht im Rahmen der Sitzungsvorlage dargestellt werden. Die Anlage 2 beinhaltet deshalb lediglich die Gesamtkosten.

Eine Umwandlung stark genutzter AST in LT sollte zu einer Entlastung, sprich Reduzierung der AST-Nutzungs-Quote führen. Soweit diese dann unterhalb der Angebots-Prämisse liegt, würde dies zu einem „Überschuss“ gegenüber der Kalkulation der Kosten der SBG führen,

der zur (teilweisen) Gegenfinanzierung der Kosten für die Umwandlung der AST in LT oder zur Finanzierung zusätzlicher Verkehre zur Verfügung stünde.

Eine konkrete Prognose, wie hier die Entwicklung und ein „Ergebnis“ aussehen werden, ist jedoch nicht möglich.

Die Verwaltung empfiehlt im Sinne einer Qualitätsverbesserung für den Fahrgast angesichts der hohen Nutzungs-Quoten die vorgeschlagenen AST-Leistungen in LT-Leistungen umzuwandeln und dies entsprechend bei der SBG zu bestellen.

Zu 3. Umwandlung Linienverkehr mit Bus (Höri)

Ergänzend zu Punkt 2 wird vorgeschlagen, die grün markierten AST-Kurse der in der **Anlage 2** dargestellten Linie 7368 (Montag – Freitag) zwischen Radolfzell und Stein am Rhein in einen Linienverkehr mit Bus umzuwandeln.

Seitens der Verkehrsunternehmen gilt grundsätzlich und unabhängig von der Fahrzeugkapazität, dass kein Anspruch auf Beförderung besteht, wenn ein Fahrzeug voll ist. Soweit mehr Fahrgäste einen AST-Kurs bestellen als Sitzplätze zur Verfügung stehen, hat der Landkreis deshalb vorgegeben, möglichst zusätzliche Fahrzeuge fahren zu lassen. Entsprechend sind auch die Kosten für diese zusätzlichen Fahrzeuge separat durch den Landkreis zu erstatten.

Bei den grün markierten AST-Kursen erfolgt zusätzlich zur hohen Nutzungs-Quote auch eine sehr starke Mehrfachnutzung. Hier sind also regelmäßig mehr Fahrgäste vorhanden als Platz im AST ist. Die Beförderung dieser Fahrgäste kann nur gewährleistet werden, wenn entweder die Anzahl durch die AST-Zentrale registriert wird und zusätzliche Fahrzeuge geschickt werden oder ein ausreichend großes Fahrzeug die Fahrt durchführt. Deshalb würde bei den grün markierten AST-Kursen eine Umwandlung in LT sehr problematisch sein, da häufig Fahrgäste stehen bleiben würden.

Die Kosten für einen Bus sind zwar deutlich höher, aber die Qualität für den Fahrgast wäre auch deutlich besser, wenn ein Bus anstelle von zwei oder gar drei Großraumtaxi fahren würde (+ dem Risiko, trotzdem stehen gelassen zu werden, da die Fahrzeuge bereits voll sind). Entsprechend würden aber auch die Kosten für die zusätzlichen Fahrzeuge entfallen. Diese belaufen sich auf 1 Jahr hochgerechnet auf 3.194 €.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb im Sinne einer Qualitätsverbesserung für den Fahrgast angesichts der hohen Mehrfach-Nutzungs-Quoten die vorgeschlagenen AST-Leistungen in Linienverkehr mit Bus umzuwandeln und dies entsprechend bei der SBG zu bestellen.

Finanzielle Auswirkungen

Zu 1.:

Für 2014 trägt der Landkreis Konstanz Zusatzkosten von insgesamt 38.164 €. Hiervon entfallen 31.140 € auf Schülerbeförderung und 7.024 € auf sonstige ÖPNV-Leistungen. 2015 können von diesen Kosten 6.214 € wieder eingespart werden.

Zum Fahrplanwechsel im Dez. 2014 (Fahrplan 2015) werden weitere Nachbesserungen gegenüber dem Angebots-Fahrplan i. H. v. 31.098 € erforderlich, so dass sich die Zusatzbestellungen auf insgesamt 63.048 € belaufen werden. Hiervon entfallen 49.555 € auf Schülerbeförderung und 13.493 € auf sonstige ÖPNV-Leistungen.

Im Gegenzug werden in Absprache mit der SBG andere Leistungen des Angebots-Fahrplans nicht umgesetzt, so dass 30.040 € eingespart werden können. Der Landkreis trägt somit 2015 zusätzliche Kosten i. H. v. 33.008 €. Es wird somit auch ein Teil der zusätzlichen Schülerbeförderungskosten, die der Landkreis als Aufgabenträger verpflichtend tragen muss, wieder eingespart.

Zu 2.:

Die Kosten für die Umwandlung der in der **Anlage 2** gelb dargestellten AST-Verkehre in LT betragen 40.361 € für 2015 sowie 45.765 € ab 2016 (Hinweis: Kostensteigerungen werden gem. der vertraglichen Vereinbarung berücksichtigt und stehen für 2015 und 2016 noch nicht fest).

Zu 3.:

Die Kosten für die Umwandlung der in der **Anlage 2** grün dargestellte AST-Verkehr der Linie 7368 in Linienverkehr mit Bus betragen 45.153 € für 2015 sowie 47.452 € ab 2016 (Hinweis: Kostensteigerungen werden gem. der vertraglichen Vereinbarung berücksichtigt und stehen für 2015 und 2016 noch nicht fest). Dafür entfallen die Kosten für zusätzliche AST-Fahrzeuge („Mehrfachnutzung“) i. H. v. 3.194 €.

Gesamtkosten:

Bei den zusätzlichen Kosten aus Ziffer 1 für die Schülerbeförderung handelt es sich um Leistungen aufgrund gesetzlicher Vorgaben, die unabhängig von der Umsetzung des Angebotsfahrplans der SBG entstanden sind. Somit steht genau genommen der Differenzbetrag i. H. v. 16.547 € zwischen der Einsparung 2015 und dem Ausgaben-Anteil für sonstige ÖPNV-Leistungen zur Gegenfinanzierung zusätzlicher ÖPNV-Leistungen zur Verfügung.

Somit würden bei der Umsetzung der Leistungsanpassungen aus den Ziffern 2 und 3 zusätzliche Kosten i. H. v. 65.773 € für das Jahr 2015 und 73.476 € ab dem Jahr 2016 entstehen.

Anlagen

Anlage 1 – AST-Nutzungs-Quoten

Anlage 2 – Linien mit hoher AST-Nutzungsquote, Vorschlag zur Umwandlung in LT/Bus