

Mitteilungsvorlage

Organisationseinheit Amt für Nahverkehr und Straßen	Datum 15.10.2015	Drucksachen-Nr. 2015/237
--	---------------------	------------------------------------

↳ Beratungsfolge	↳ Sitzungsart	↳ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	16.11.2015
Kreistag	öffentlich	14.12.2015

Tagesordnungspunkt 1.3

**Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz;
Jahresbericht 2015 zum Stand der Umsetzung des Angebots der SBG**

Sachverhalt

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Konstanz (NVP) wurde vom Kreistag am 25.07.2011 beschlossen.

Anstelle einer öffentlichen Ausschreibung der Regionalbusleistungen hat der Kreistag auf Basis des bis 2019 geltenden Verkehrsvertrags mit der SüdbadenBus GmbH (SBG) am 11.06.2012 deren Angebot für eine verbesserte Verkehrsbedienung im Sinne des NVP angenommen.

Im Rahmen der Angebotsannahme wurde u. a. auch bestätigt, dass das Angebot weitgehend dem Umsetzungsgrad entspricht, den der Landkreis bei einer eigenen Ausschreibung für den Landkreis zugrunde gelegt hätte. In diesem Sinne ist die Umsetzung der Vorgaben des NVP durch die Annahme des Angebots der SBG bis 2019 festgelegt.

Die Angebotsverbesserung durch die Umsetzung des SBG-Angebots (Taktverdichtungen, Ausweitung der Anruf-Sammel-Taxen-Verkehre (AST-Verkehre)) sollte **ohne zusätzliche öffentliche Mittel** und im Rahmen der im Verkehrsvertrag festgelegten Abgeltung erfolgen.

Zwischenzeitlich 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 und die der 3. Stufe zum Fahrplanwechsel im Dez. 2014 erfolgt. Die Umsetzung der 4. und letzten Stufe zum Dez. 2015 ist vorbereitet.

Ab 2016 erfolgt dann eine Überprüfung des Gesamtangebots. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse finden Eingang in die Ausschreibung der Leistungen ab 2019 (s. oben).

Hierzu wurde auch mit ersten Vorbereitungen begonnen. Einerseits wurde die Nahverkehrsberatung Südwest, die bereits mit der Erstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans beauftragt war, mit der Begleitung der Ausschreibung beauftragt. Andererseits wurde durch eine Umstrukturierung im Fachamt eine Verkehrsplaner-Stelle geschaffen, die zum 01.01.2016 besetzt wird.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der 3. Stufe ab Dezember 2014 sowie der Vorbereitung der 4. Stufe wird folgender **Jahresbericht** erstattet:

- Nach den im Großen und Ganzen unproblematisch verlaufenen Umsetzungen der Stufen 1 und 2 hat es mit der Umsetzung der Stufe 3 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 erstmals nennenswerte Probleme gegeben.

Diese Entwicklung kam nicht unerwartet, sondern war Folge der Angebotserstellung, bei der die SBG in kürzester Zeit mehrere Jahre überplanen musste. Praktische Auswirkungen/Entwicklungen aus dem Vorjahr (Angebotsanpassungen) konnten somit nicht berücksichtigt sein. Es war also zum Zeitpunkt der Angebotserstellung nur eine theoretische Überplanung möglich und deshalb waren die Unwägbarkeiten, die in der 3. Stufe ausgeglichen werden mussten, entsprechend größer.

- Wesentlicher Bestandteil der Fahrplananpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 war eine Neuordnung/Zusammenlegung der **Linien 7364** (Singen – Stockach) und **7366** (Engen – Stockach; neu Engen – Aach) sowie eine Ausweitung des Angebots zwischen Singen und Stockach. Hier hat sich nach dem Fahrplanwechsel ein Nachbesserungsbedarf aufgrund von Verspätungen, fehlenden Frühverbindungen für Pendler sowie einer fehlenden „neuen Haltestelle“ ergeben.

Zur Behebung der Probleme wurden die Linienführung nachträglich nochmals angepasst sowie weggefallene Frühverbindungen wieder eingerichtet. Bezüglich der Haltestellenproblematik wird noch nach einer Lösung gesucht. Diese Nachbesserungen waren sehr planungsaufwendig und konnten deshalb auch erst bis Ende Februar 2015 abgeschlossen werden.

Mit diesem Wissen wurde die letzte bevorstehende Umsetzungsstufe im Dezember 2015 nochmals komplett auf den Prüfstand gestellt. In sehr intensiven Abstimmungen mit den Kommunen wurde auch hier umfangreicher Nachbesserungsbedarf festgestellt, der weitgehend bereits in den Fahrplan eingearbeitet ist.

Die Verwaltung ist deshalb zuversichtlich, dass mit den in Abstimmung mit den Kommunen umfangreich angepassten Fahrplänen der Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wesentlich unproblematischer verläuft als der letzte Wechsel im Dezember 2014.

- **Neben den Kosten für bisher bestehende Kurse, die lt. SBG-Angebot entfallen sollten, die für die Schülerbeförderung aber erforderlich sind, hat die SBG auch in größerem Umfang die Kosten für Nachbesserungen im Fahrplan zugunsten von Pendlern übernommen.**

Die SBG hat diese Kosten im Zuge von Verhandlungen quasi als „Planungsfehler“ übernommen. Der Wille zu einer guten Zusammenarbeit bei der Umsetzung des Angebots-Fahrplans wurde damit eindrücklich dokumentiert.

- Die Veränderungen in der **Schullandschaft** haben weiterhin Auswirkungen auf die Schülerbeförderung, die über den Linienverkehr erfolgt. Es werden auch weiterhin Änderungen und auch Zusatzbestellungen von Leistungen erforderlich sein, die vom Landkreis zu tragen sind. Neben den Gemeinschaftsschulen wird auch die vermehrte Einrichtung von Ganztageschulen künftig Anpassungen der Fahrpläne erforderlich machen und Zusatzkosten verursachen.
- Dem Angebot der SBG sind Prämissen für die **Einnahmeentwicklung** und die **AST-Nutzungs-Quote** unterstellt. Die Prüfung bezieht sich auf das vorangegangene Jahr 2014:
 - Die tatsächliche Einnahmeentwicklung 2014 war schlechter als unterstellt. Der Anteil an Mehreinnahmen für die bereits angepassten Linien beträgt 28.056 €, unterstellt waren 71.777 €. **Somit sind 43.721 € als Fehlbetrag gegenüber der SBG auszugleichen.**
 - 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 für 2014 lt. Angebots-Prämisse 45 %, gemäß der Auswertung (s. **Anlage 1**) beträgt die tatsächliche Quote jedoch 41,7 %

und liegt somit niedriger als die Annahme. **Die damit verbundene Einsparung der SBG beträgt 23.709 €, die für Verbesserungen des Angebots verwendet werden können.**

Somit übersteigt der **Fehlbetrag** bei der Einnahmeentwicklung die Einsparung bei der AST-Quote um **20.012 €**. Sowohl seitens der SBG als auch seitens des Landkreises wurde auf die Option zur Nachverhandlung über den Leistungsumfang verzichtet. **Der Anspruch der SBG wird jedoch als Vortrag in das Jahr 2016 übertragen.**

- Die Ausweitung des **AST-Fahrplanangebots** ist vom Fahrgast überraschend gut angenommen worden. Der Kreistag hat deshalb am 20.10.2014 der Umwandlung von sehr stark genutzten AST-Angeboten in Linientaxiverkehre (LT) bzw. Busverkehre zugestimmt. Die Umstellung ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 erfolgt, so dass die Auswirkung auf die AST-Nutzungsquote erst in 2015 festzustellen sein wird. Da diese stark genutzten AST-Angebote aus der Quote herausfallen, sollte diese spürbar sinken. Die Angebots-Prämisse sieht für 2015 aber auch nur noch eine Nutzungsquote von 40 % und ab 2016 von 35 % vor. Insofern dürfte dies unkritisch sein.
- Bestandteil des AST-Fahrplanangebots ist die Abwicklung über eine **Anrufzentrale**. Diese wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 in der SBG-Niederlassung Villingen-Schwenningen eingerichtet.

Nach anfänglichen Anlaufschwierigkeiten erfolgten deutliche Nachbesserungen im System und im Ablauf, was zu einer deutlichen Verbesserung führte, sodass es 2015 zu keinen größeren Problemen mehr gekommen ist. Die Verwaltung wird über Beschwerden informiert, so dass sicher gestellt ist, dass der Landkreis Kenntnis davon erhält, wenn es in Einzelfällen zu nicht akzeptablen Vorfällen kommen sollte und entsprechend reagieren kann.

- Die SBG hat mit ihrem Angebot auch **Qualitätsstandards** definiert, die mit der Annahme des Angebots auch Vertragsbestandteil geworden sind.

Aus Sicht der Verwaltung wurde dieser Vertragsbestandteil eingehalten. Die im Angebot der SBG festgelegten Quoten für die Qualitätsstandards sind nach 2013/14 auch für 2015 **zufriedenstellend erfüllt** (s. **Anlage 2**).

Soweit Qualitätsstandards nicht erfüllt sind, ist dies auf den Einsatz von regionalen Auftragsunternehmen und deren Busse zurück zu führen. Im Sinne des Erhalts und der Förderung regionaler Unternehmen ist dies jedoch aus Sicht der Verwaltung bis zur Neuvergabe der Verkehrsleistungen für die Zeit ab 2019 akzeptabel.

Am 11.06.2012 wurde das Angebot der SBG bis 2019 vom Kreistag mit großer Mehrheit angenommen. Bis dahin wird es daher keine weiteren Angebote oder Ausschreibungen geben, über die nicht ein Beschluss zu fassen wäre (lediglich im Rahmen der Feinabstimmung werden Änderungswünsche der Gemeinden geprüft und ggf. umgesetzt). Insofern liegen weitere Verbesserungen ggf. in der Hand der zuständigen Gremien.

Nach Ansicht der Verwaltung gibt es derzeit aufgrund des angenommenen Angebots der SBG **keine weiteren, nicht beabsichtigten Abweichungen zum NVP**. Es wird sich im Rahmen der Ausschreibungsvorbereitungen für 2019 zeigen, inwieweit die (vollen) Ziele des NVP auch tatsächlich in die Ausschreibung aufgenommen und damit auch zur Umsetzung kommen werden. Dies hängt maßgeblich auch davon ab, ob dies finanzierbar sein wird.

Finanzielle Auswirkungen

Unter Berücksichtigung der vorgenommenen Anpassungen nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 (3. Umsetzungsstufe) ergeben sich folgende **finanzielle Auswirkungen aufgrund von Zusatzbestellungen für das Jahr 2015:**

1. Schülerbeförderungskosten:

Bei den zusätzlichen Kosten für die Schülerbeförderung im Linienverkehr handelt es sich um Leistungen, die nach den Vorgaben der Schülerbeförderungssatzung erstattungsfähig sind und die unabhängig von der Umsetzung des Angebotsfahrplans der SBG entstanden sind (Veränderung der Schullandschaft). Diese belaufen sich auf **rund 50.000 €**.

2. ÖPNV-Leistungen:

Zur 3. Umsetzungsstufe des Angebotsfahrplans der SBG waren zusätzlich Nachbesserungen bei den ÖPNV-Leistungen erforderlich, die vertragsgemäß nicht von der SBG zu tragen waren.

Den hierbei entstandenen Mehrkosten stehen Einsparungen durch Anpassungen, die im Rahmen der Vorbereitung des Fahrplanwechsels vorgenommen wurden, gegenüber. Die „Netto-Mehrkosten“, die vom Landkreis zu tragen sind, belaufen sich auf **rund 13.500 €**.
(Hinweis: Hierbei handelt es sich um Mehrkosten für alle Anpassungen nach 3 Umsetzungsstufen.)

3. Umwandlung AST-Leistungen in LT- bzw. Busleistungen:

Die Kosten für die Umwandlung von AST-Verkehren in LT-Verkehre bzw. Linienverkehr mit Bus belaufen sich auf **rund 85.000 €** (der Übernahme der Kosten hat der Kreistag am 20.10.2014 zugestimmt).

Mit der Umsetzung der 4. und letzten Stufe zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 werden sich die **finanziellen Auswirkungen auch in den Folgejahren fortsetzen**. Ein bereits erwähnter Fehlbetrag (Einnahmeentwicklung/Nutzungsquote AST) von 20.016 € wird auf das Jahr 2016 übertragen.

Anlagen

Anlage 1 – Auswertung AST-Quote

Anlage 2 – Nachweis Qualitätsstandards