

Sitzung	Gemeinderat - öffentlich - 13.10.2015		
Beratungspunkt	Stadtbusverkehr Neukonzeption		
Anlagen	3		
Finanzposition			
vorangegangene Beratungen	Vorlage Nr.	Sitzung	Datum
	10-242	GR-NÖ	10.12.2002
	10-213	GR-NÖ	25.11.2003
	10-162	GR-Ö	14.09.2004
	10-157	GR-NÖ	13.09.2005
	6-003/13	GR-NÖ	16.04.2013
	6-003/14	GR-NÖ	18.02.2014
	1	AGSV-NÖ	20.03.2014
	1-050/14	AGSV-NÖ	03.06.2014
	1-061/14	GR-NÖ	24.06.2014
	1-081/14	GR-Ö	22.07.2014
	1-111/14	AGSV-NÖ	14.10.2014
	1-121/14	GR-Ö	11.11.2014
	1-005/15	AGSV-NÖ	03.02.2015
	1-011/15	GR-NÖ	24.02.2015
	1-031/15	GR-Ö	19.05.2015

Erläuterungen:

Der Gemeinderat wurde in der öffentlichen Sitzung am 19.05.2015 vom Planer Willi Hüsler/IBV Hüsler über den Stand der Planung, die vorgesehene Linienführung und die Problempunkte, für die bei den drei geplanten Linien noch bessere Lösungen zu suchen sind, informiert. Der Gemeinderat hat den Planer beauftragt, die Planung im aufgezeigten Sinn weiterzuentwickeln und zur Kostenseite konkretere Aussagen zu machen. Außerdem hat er die Absicht bekundet, dass die endgültige Entscheidung zum möglichen neuen Stadtbusverkehr bald - möglichst noch vor den Sommerferien - getroffen werden soll. Diese zeitliche Vorgabe hat sich nicht realisieren lassen.

Inzwischen wurde die Linienplanung überarbeitet, wegen der Beförderung der Schülerinnen und Schüler aus der Kernstadt zu den Schulen die Ankunfts- und Abfahrzeiten mit den Zeiten des jeweiligen Unterrichtsbegins und Unterrichtsendes mit der Nahverkehrsabteilung des Landratsamtes abgestimmt, die Kostenseite entsprechend den Erfordernissen aus dem geplanten Betrieb überarbeitet und hinsichtlich des Antriebs der Busse auch die Möglichkeit des Einsatzes von Bussen mit Erdgasmotoren eingehend geprüft.

Derzeitiger Sachstand:

I. LINIENFÜHRUNG, HALTESTELLEN

1. Linienführung

Prämisse für die Empfehlung zur künftigen Linienführung ist die Gewährleistung einer schnellen Verbindung mit gleich bleibenden Abfahrtszeiten im Halbstundentakt von den Wohngebieten in das Stadtzentrum und zu bestimmten Zielen. Mit dem Netzplan in der jetzt vorliegenden Form (Anlage 1) sind über 90 % der Wohngebiete des Stadtkerns an den Stadtbusverkehr angebunden. Die wolkige Umrahmung in der Grafik „Netzplan“ markiert den Einzugsbereich von 300 m zu den einzelnen Haltestellen.

Am 25.08.2015 hat die Verwaltung in Donaueschingen den Netzplan mit Stand 24.07.2015 mit dem Planer besprochen. Wesentliche Änderungen haben sich dabei nicht mehr ergeben. Lediglich bei der Linie 1 (Busbahnhof bis Steinweg/Kindergarten) wurde festgelegt von der Talstraße anstatt über die Geschwister-Scholl-Straße über die Straße „Im Störling“ in die Haydnstraße zu fahren. Damit wird eine verbesserte Anbindung des Wohngebiets im Bereich Arnold-Schönberg-Ring erreicht. Aufgrund der Ergebnisse des Gesprächs vom 25.08.2015 hat das Büro Hüsler den Netzplan mit Stand vom 14.09.2015 aktualisiert.

2. Haltestellen

Zu den Standorten der einzelnen Haltestellen wurde im Gespräch am 25.08.2015 Folgendes festgelegt:

- Linie 1
 - Die Haltestelle Talstraße soll weiter in Richtung Eichendorffstraße geschoben werden.
 - Die Haltestelle Geschwister-Scholl-Straße soll aufgrund der geänderten Linienführung im unteren Bereich der Straße „Im Störling“ vorgesehen werden.
 - Die Haltestelle gegenüber der Eichendorffschule soll etwas in Richtung Lessingstraße verschoben werden.

- Linie 2
 - Die Haltestelle Eilestraße (evtl. Standort: nach dem Kreisverkehr in der Mühlenstraße) soll die Anbindung der Wohngebiete im Bereich zwischen Eilestraße, untere Augustastraße, Hindenburgring und Hermann-Fischer-Allee verbessern. Es wird aber schwierig sein, in diesem Bereich einen geeigneten Standort zu finden.
 - Die Haltestelle Donaucenter würde sich auf der Mühlenbrücke befinden. Für die mögliche Stichfahrt zum Donaucenter fehlt, wie bereits berichtet, die erforderliche Zeit.
 - Die Haltestelle Holzsteigweg soll näher an die Einfahrt zum Holzsteigweg gerückt werden.

- Die Haltestelle Falkenweg soll näher an den Steinweg geschoben werden.
- Linie 3
 - Die Haltestelle Josefstraße soll näher an die Schützenbrücke gerückt und als Haltestelle Schützenbrücke bezeichnet werden.
 - Die Haltestelle „An der Stadtkirche“ soll entfallen.
 - Die Haltestelle Karlstraße (Ost) soll in Höhe der Hofbuchhandlung Mory angelegt werden.
 - Die Haltestelle Karlstraße (West) soll an ihrem jetzigen Standort vor dem Irish Pub Blarney bleiben.
 - Die Haltestelle Fürstenberg-Gymnasium in der Moltkestraße soll näher zur Einmündung der Humboldtstraße gerückt und als Haltestelle „Moltkestraße“ bezeichnet werden.
 - In der Alemannenstraße soll in der Nähe des Hochhauses eine Haltestelle vorgesehen werden.
 - Die Haltestelle Königsberger Straße soll in die Breslauer Straße gelegt werden.

II. BUSUMLÄUFE, BEDIENUNGSZEITEN, FAHRPLAN

1. Busumläufe (Anlage 2)

- Linie 1

Start am Busbahnhof zu den Minuten 00 und 30, Fahrzeit bis zur Haltestelle „Steinweg/Kindergarten“ 13 Minuten.

Start an der Haltestelle „Steinweg/Kindergarten“ zu den Minuten 13 und 43, Fahrzeit bis zum Busbahnhof ebenfalls 13 Minuten.

- Linie 2

Start am Busbahnhof zu den Minuten 00 und 30, Fahrzeit bis zur Haltestelle „Steinweg/Kindergarten“ 12 Minuten.

Start an der Haltestelle „Steinweg/Kindergarten“ zu den Minuten 14 und 44, Fahrzeit bis zum Busbahnhof ebenfalls 12 Minuten.

- Linie 3

Start am Busbahnhof zu den Minuten 00 und 30, Fahrzeit bis zur Haltestelle „Äußere Röte“ 13 Minuten.

Start an der Haltestelle „Äußere Röte“ zu den Minuten 14 und 44, Fahrzeit bis zum Busbahnhof 12 Minuten.

Bezogen auf die Schülerbeförderung entsprechen die Ankunfts- und Abfahrzeiten bei diesen Busumläufen bei allen Schulen mit Ausnahme der Erich Kästner-Schule den Erfordernissen der einzelnen Schulen. Die für die Erich Kästner-Schule vorgesehene Haltestelle in der Moltkestraße wird zum Schulbeginn am Morgen nicht so zeitig erreicht, dass die Schülerinnen und Schüler rechtzeitig zum Unterrichtsbeginn in der

Schule sind. Eine Änderung im Sinne der Erfordernisse der Erich Kästner-Schule ist nicht möglich, weil dann die Zeiten bei den anderen Schulen nicht mehr passen würden. Eine Lösung dieses Problems ist nach dem derzeitigen Stand der Dinge nur dann möglich, wenn der Bus der Linie 3 nicht auf deren Linienast zur Haltestelle in der Moltkestraße fährt, sondern über die Breslauer Straße, das Gewerbegebiet Breiten-Strangen, den Pferdekreisel und die Humboldtstraße direkt die Erich Kästner-Schule anfährt. Bei dieser Lösung würde der Bus dann in der Moltkestraße wieder auf dem entsprechenden Linienast weiterfahren.

Diese Lösung würde für die Nutzer des Stadtbusverkehrs eine Unterbrechung des Taktes bedeuten. Aus Sicht des Planers wäre dies keine gute Lösung. Er schlägt deshalb vor, für diese eine Fahrt zu Schulbeginn von der Haltestelle Äußere Röte bis zum Busbahnhof parallel zum Stadtbus ein Taxi fahren zu lassen, das, wie zu den anderen Fahrlagen der Stadtbus, die einzelnen Haltestellen bedient. Der kostenmäßige Mehraufwand für diese Lösung würde sich in Grenzen halten.

2. Bedienungszeiten

- MONTAG BIS FREITAG

VORTAKT (2 BUSSE)

Von außen ab 06.10 Uhr bis 06.20 Uhr zum Bahnhof (an 06.35)

- Rundkurs 1+2 von Dietrich-Bonhoeffer-Straße über Steinweg /Kindergarten, Kreisklinikum, Rathaus zum Busbahnhof
- Von Alemannenstraße über Königsberger Straße, Friedhof, Karlstraße zum Busbahnhof (Linie 3 stadteinwärts)

HAUPTTAKT (3 BUSSE)

Von außen ab 06.45 Uhr zum Bahnhof (an 06.56 Uhr)

Ab 07.00 Uhr Normalbetrieb

BETRIEBSENDE

Letzte Abfahrt am Bahnhof um 19.00 Uhr

- SAMSTAGS

BETRIEBSBEGINN HAUPTTAKT (3 BUSSE)

Von außen ab 07.15 Uhr zum Bahnhof (dort an um 07.26 Uhr)

Ab 07.30 Uhr Normalbetrieb bis 12.15 Uhr (außen an)

Ab 12.15 Uhr Stundentakt (1 Bus mit Rundkurs) bis 16.15 Uhr (Betriebsende)

- SONNTAGS

Kein Angebot

- WÄHREND DER SOMMERFERIEN (6 WOCHEN)

Reduziertes Angebot (Stundentakt). Das Landratsamt empfiehlt hierzu die gleiche Lösung wie im Stadtbusverkehr Villingen-Schwenningen (eingeschränktes Angebot in den Weihnachtsferien, Osterferien, Pfingstferien und Sommerferien). Bei einer Angleichung an diese Regelung würde bei den

Stadtbusverkehren im Schwarzwald-Baar-Kreis Einheitlichkeit erreicht.
Betriebszeiten wie Montag bis Freitag (06.15 Uhr bis 19.15 Uhr und Samstag
07.15 bis 16.15 Uhr, jedoch mit nur einem Bus).

3. Fahrplan

Hinsichtlich des möglichen Fahrplans wird auf Anlage 3 verwiesen.

III. BUSSE

1. Busgröße

Zur Frage der Busgröße wurde bereits in der Sitzung vom 19.05.2015 beraten. Es gilt die Empfehlung des Planers Standard-Linienbusse einzusetzen (2 Busse mit 10 m Länge und 1 Bus mit 12 m). Damit wäre nach Ansicht des Planers gewährleistet, dass zum einen für den Schülerverkehr ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stehen und darüber hinaus bei einer deutlichen allgemeinen Fahrgast-Steigerung keine Kapazitätsengpässe auftreten werden.

2. Antriebstechnik

Hinsichtlich der Antriebstechnik war von der Verwaltung die Alternative Diesel-Hybrid zu prüfen. Über das Ergebnis dieser Prüfung wurde der Gemeinderat in der Sitzung am 19.05.2015 informiert. Vom Gemeinderat wurde dabei zur Kenntnis genommen, dass sich eine solche Alternative insbesondere aus Kostengründen und wegen einer nicht ausreichenden Erfahrung im Dauerbetrieb nicht empfiehlt. Die Verwaltung wurde aber beauftragt, als weitere Alternative auch noch die Möglichkeit des Einsatzes von Bussen, die mit Erdgas angetrieben werden, zu prüfen. Diese Prüfung brachte folgendes Ergebnis:

- Mit Erdgas betriebene Busse sind in Stadtbusverkehren schon seit vielen Jahren im Einsatz. Die entsprechende Technik ist ausgereift und die damit gemachten Erfahrungen sind grundsätzlich positiv. Trotzdem stagniert seit 2007 der Bestand an Erdgas-Bussen.
- Im Gegensatz zur Dieselerbrennung entstehen bei Erdgas kaum Stickoxide und nahezu keine Partikelmasse. Die Schadstoffemissionen liegen deshalb deutlich unter den Euro-VI-Grenzwerten.
- Die Kraftstoffkosten sind geringer als bei Bussen mit Diesel-Antriebstechnik.
- Die Anschaffungskosten für mit Erdgas betriebene Busse sind höher als für Busse mit Dieselantrieb. Bei verschiedenen Motorteilen ist eine größere Störanfälligkeit festzustellen. Die Kosten für gasspezifische Ersatzteile sind verhältnismäßig hoch.
- Im Vergleich zu Bussen mit Dieselantrieb ist der Wiederverkaufswert von Erdgasbussen im Vergleich mit Dieselnbussen geringer. Grund: Es gibt für diese Busse keinen so großen Markt wie für Dieselnbuse.
- Der Aufwand für die Betankung ist höher wie bei Dieselnbussen und die Kosten für den Tankstellenbetrieb sind höher.
- Es sind zusätzliche Werkstattausrüstungen (z.B. Gaswarnanlage, Dachar-

beitsstand) erforderlich.

- Ein geringeres Drehmoment schränkt den Busbetrieb ein.

Der Planer empfiehlt den Einsatz von Bussen mit Dieselantrieb, weil

- bei der Einführung eines neuen Stadtbusverkehrs in Donaueschingen ein besseres Angebot im öffentlichen Verkehr im Vordergrund steht und umweltrelevanten Gesichtspunkten deshalb eher eine nachrangige Bedeutung zukommt;
- potenzielle Anbieter in Bezug auf Ersatzfahrzeuge, Werkstatt und Betankungstechnik vermutlich nur über die notwendige Infrastruktur für Dieselfahrzeuge verfügen werden und deshalb Erdgasbusse in dieser Hinsicht zusätzliche Investitionen erforderlich machen würden. Dies würde vermutlich zu teureren Angeboten führen;
- der niedrigere Wiederverkaufswert von Erdgasbussen vermutlich ebenfalls zu teureren Angeboten führen würde.

Aus Sicht des Planers wäre es sinnvoller, das bei einer Entscheidung für Dieselfahrzeuge eingesparte Geld in ein intensives professionelles Marketing zu investieren. Damit bestünde die Chance, für den neuen Stadtbusverkehr zusätzliche Nutzer zu gewinnen. Damit wäre wiederum auch dem Umweltschutz gedient, weil so eine Reduzierung des Individualverkehrs in der Innenstadt zu erreichen wäre.

IV: GESTALTUNG DER HALTESTELLEN

1. Ausstattung

Hinsichtlich der Gestaltung der Haltestellen gibt es folgende Möglichkeiten

- Nur Mindeststandard (Ausstattung mit Haltestellenschild, Fahrplan, Linienführung, Bezeichnung Haltestelle, Angaben zum Busunternehmen)
- Mindeststandard und Sitzbank
- Mindeststandard, Sitzbank und Wartehäuschen

Für die meisten Haltestellen kann ein Mindeststandard als ausreichend angesehen werden. Bei stark frequentierten Haltestellen sollten, wenn der Platz dafür ausreicht, Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit vorgesehen werden. Dies würde in etwa der jetzigen Praxis entsprechen. Bei den Wartehäuschen stellt sich die Frage, ob es Wartehäuschen „von der Stange“ sein können, oder ob wegen der städtebaulichen Ästhetik eine besondere Gestaltung gewünscht wird. Gleiches gilt auch für den Mindeststandard. Grundsätzlich ist dies eine Kostenfrage. Die Entscheidung hierzu sollte jetzt getroffen werden, damit es im Gestaltungswettbewerb berücksichtigt werden kann, wenn eine besondere Gestaltung gewünscht wird.

Es wird empfohlen, im Arbeitskreis Stadtbusverkehr das Konzept für die Ausstattung der einzelnen Haltestellen (nur Mindeststandard, Mindeststandard und Sitzgelegenheit oder Mindeststandard, Sitzgelegenheit sowie Wartehäuschen) zu erarbeiten.

2. Barrierefreiheit

Die zum 1. Januar 2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) enthält auch neue Regelungen zur Barrierefreiheit. Für die Schaffung eines vollständig barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat der Gesetzgeber eine politische Zielbestimmung im PBefG verankert: Die Aufgabenträger werden verpflichtet, in Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention die vollständige Barrierefreiheit schon bis 2022 auf den gesamten ÖPNV in Deutschland auszudehnen. Diese Vorgabe hat auch für den Stadtbusverkehr Gültigkeit. Keine Personengruppe darf bewusst ausgegrenzt werden. Dies bedeutet zum Beispiel, dass Rollstuhlfahrer an den Haltestellen in die Lage versetzt sein müssen, mit dem Rollstuhl ohne fremde Hilfe in die Busse fahren zu können. Diese Möglichkeit kann auf zwei Arten geschaffen werden:

- Hochborde an den Haltestellen, die eine ebene Fläche zwischen der Haltestelle und dem Bus gewährleisten.
- Ausfahrbare Rampe am Bus, die bei Bedarf ausgefahren werden kann.

Hochborde würden den Umbau der Gehwege im Haltestellenbereich erforderlich machen und für über 50 Haltestellen erhebliche Investitionskosten verursachen. Wenn die ausfahrbare Rampe am Bus genutzt wird, verzögert dies die Standzeit an der jeweiligen Haltestelle und erfordert ein Tätigwerden des Busfahrers an der Rampe. Dies bewirkt eine Verlängerung der jeweiligen Umlaufzeit, was nicht wünschenswert ist. Die entsprechende Vorrichtung im Bus erhöht die Investitionskosten für den jeweiligen Bus und geht im Bus auch zu Lasten von Sitzplätzen.

Es empfiehlt sich, alle Busse des neuen Stadtbusverkehrs mit ausfahrbaren Rampen auszustatten. Dort wo es möglich und sinnvoll ist, die Haltestellen aber nach und nach umzubauen und mit Hochborden zu versehen. Das Konzept hierfür sollte im Ausschuss Stadtbusverkehr gemeinsam mit dem Behinderten-Beauftragten erarbeitet werden; ebenso das Konzept für die Haltestellenmöblierung.

Da das Personenbeförderungsgesetz eine „vollständige Barrierefreiheit“ fordert, sind auch die Belange weiterer Personen mit Mobilitätseinschränkung wie zum Beispiel Sehgeschädigte oder Hörbehinderte bei der Ausgestaltung von Haltestellen zu berücksichtigen.

Die genannten Maßnahmen zur Gewährleistung einer vollständigen Barrierefreiheit haben, wie bereits erwähnt, ihre Ursache in der genannten gesetzlichen Regelung und sind deshalb nicht durch den neuen Stadtbusverkehr bedingt. Es empfiehlt sich aber, die entsprechenden Vorgaben bei der Realisierung des neuen Stadtbusverkehrs zu berücksichtigen. Die Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in Donaueschingen wird zu gegebener Zeit auch einen Umbau des Busbahnhofs mit erheblichem finanziellem Aufwand erfordern. Auch diese Maßnahme steht nicht im Zusammenhang mit der Verwirklichung eines neuen Stadtbusverkehrs.

V. KOSTEN

1. Laufende Kosten für den Betrieb

Die laufenden Kosten für den Betrieb ergeben sich in der Hauptsache aus den Abschreibungen der für den Betrieb anzuschaffenden Busse, den Personalkosten für die Busfahrer, den Energiekosten (Diesel und Schmierstoffe), den Bürokosten für die Organisation des Betriebs und dem Verkauf der Zeitkarten. Diese Kosten werden Grundlage sein für die Angebote der Verkehrsunternehmen nach Ausschreibung der Genehmigung durch das Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis auf der Grundlage der von der Stadt Donaueschingen vorgegebenen Standards. Diesen Kosten stehen Einnahmen (Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen, Zuschüsse für die Schülerbeförderung nach § 45 a Personen-Beförderungsgesetz (PBfG) und Zuschüsse für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter) gegenüber. Die Kosten abzüglich der Einnahmen ergeben das jährliche Betriebsdefizit.

Das für den neuen Stadtbusverkehr in der dargestellten Form zu erwartende und von der Stadt zu tragende Betriebsdefizit wird vom Planer wie folgt geschätzt:

1. Betriebsjahr	318.000 €
2. Betriebsjahr	250.000 €
3. Betriebsjahr	205.000 €
Ab dem 4. Betriebsjahr	183.000 €

2. Einmalige Kosten für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Stadtbusbetriebs

Diese Kosten müssen von der Stadt getragen werden. Die Höhe der Kosten wird davon abhängen, in welchem Umfang Werbung und Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden. Möglichkeiten hierzu sind dem Gemeinderat bei der Beratung des entsprechenden Konzepts bereits aufgezeigt worden. Der Planer weist darauf hin, dass der Erfolg des neuen Stadtbusbetriebs ganz wesentlich von der Intensität der Maßnahmen für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit abhängen wird. Von besonderer Bedeutung sei dabei die personelle Komponente; d. h. es muss der Verwaltung gelingen, die Bevölkerung, Vereine, Institutionen usw. für das neue Verkehrsangebot zu begeistern. Auch sollte mit geeigneten Events schon viele Monate vor der Einführung des neuen Stadtbusbetriebs auf diesen aufmerksam gemacht werden. Dabei muss es sich nicht um teure Maßnahmen handeln. Die Verwaltung schlägt vor, Finanzmittel dafür bereits in den Haushalten 2016 und 2017 bereitzustellen (Vorschlag: jeweils 40.000 €).

3. Laufende Kosten für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Diese Kosten sollten für die Dauer der Laufzeit des so genannten Brutto-Vertrags (Kostenrisiko liegt bei der Stadt) zwischen der Stadt und dem Verkehrsunternehmen von der Stadt und dem Verkehrsunternehmen gemeinsam getragen werden; ab Beginn der Laufzeit des Netto-Vertrages vom Verkehrsunternehmen.

4. Einmalige Investitionskosten für die mit Hochborden zu gestaltenden Haltestellen sowie für die Haltestellenmöblierung (Mindeststandard, Sitzgelegenheiten, Wartehäuschen)

Die Höhe dieser Kosten ist abhängig von der Zahl der Haltestellen, die durch einen entsprechenden Umbau mit einem Hochbord zu gestalten sind. Nach den Berechnungen des Stadtbauamtes belaufen sich die Kosten für eine umzubauende Haltestelle auf ortsabhängig ab ca. 15.000 €. Die Kosten für eine Ausstattung nach Mindeststandard belaufen sich auf etwa 300 €. Wenn eine Lösung mit speziellem Donaueschinger Design gewählt werden sollte, dürfte der Preis deutlich höher sein. Ein Wartehäuschen „von der Stange“ kostet einschließlich der Kosten für Fundament usw. rund 12.000 €. Dieser Betrag wäre mit der Anzahl der zu errichtenden Wartehäuschen zu multiplizieren. Auch hier würden deutlich höhere Kosten anfallen, wenn eine Lösung mit speziellem Donaueschinger Design gewählt werden sollte.

5. Personalkosten für Fahrscheinverkauf und Wahrnehmung von Verwaltungsaufgaben für den Stadtbusverkehr

Einzelfahrscheine werden im Bus verkauft. Der Unternehmer sollte verpflichtet werden, Zeitkarten in einem von ihm einzurichtenden Büro zu verkaufen. Wenn auch städtische Dienststellen (z.B. Tourismusbüro und Bürgerservice) Zeitkarten für den Stadtbusverkehr verkaufen sollen, wird auch dort ein zusätzlicher Personalaufwand entstehen. Auch für die Wahrnehmung von Verwaltungsaufgaben für den Stadtbusverkehr (z.B. Abrechnung der städtischen Zuschüsse mit dem Verkehrsunternehmen, Mitwirkung beim Beschwerdemanagement, Mitwirkung bei Ausweisung von Umleitungsstrecken infolge von Baustellen im Stadtgebiet usw.) wird ein zusätzlicher Personalaufwand entstehen.

6. Finanzierung

Die Einführung des neuen Stadtbusverkehrs in der geplanten Form würde eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Stadt darstellen, die allen Einwohnern zur Nutzung zur Verfügung steht. Zur Finanzierung der von der Stadt zu tragenden Kosten für den neuen Stadtbusverkehr müssen nach Ansicht der Verwaltung deshalb entsprechende Einnahmen generiert werden. Möglich wäre dies zum Beispiel durch eine Anhebung der Grundsteuer B ab dem 01.01.2016. Eine solche Lösung war bereits 2001 bei der erstmaligen Beratung des damaligen Konzepts für einen neuen Stadtbusverkehr ins Auge gefasst worden.

4
6
7
BM

Beschlussvorschlag:

1. Die gegebene Information wird zu Kenntnis genommen.
2. Der Realisierung des neuen Stadtbusverkehrs entsprechend dem Entwurf des Büros IBV Hüsler wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Landratsamt für die Ausschreibung der Genehmi-

gung die von der Stadt Donaueschingen gewünschten Standards mitzuteilen.

3. Dem Einsatz von Standard-Linienbussen (2 Busse mit 10 m Länge und 1 Bus mit 12 m) und modernem Dieselantrieb wird zugestimmt.
4. Es wird zugestimmt, dass im Sinne der Barrierefreiheit die Busse mit ausfahrbaren Rampen für Rollstühle usw. ausgestattet werden.
5. Der Arbeitskreis Stadtbusverkehr wird beauftragt, das Konzept für die endgültige Ausgestaltung (Möblierung) der Haltestellen zu erarbeiten.
6. Der Arbeitskreis Stadtbusverkehr wird beauftragt, zusammen mit dem Behindertenbeauftragten ein Konzept zu erarbeiten, welche Haltestellen umgebaut und mit einem Hochbord versehen werden sollen.
7. Hinsichtlich der Möblierung der Haltestellen wird zugestimmt, dass mit der einfachsten Ausstattung (nur Mindeststandard) gestartet wird und eine eventuelle bessere Ausstattung einzelner Haltestellen erst realisiert werden soll, wenn sich im Echtbetrieb zeigt, dass der gewählte Standort der Haltestelle beibehalten werden kann.
8. Es wird zugestimmt, dass in der Vertragsgestaltung mit dem künftigen Verkehrsunternehmen für die ersten drei Betriebsjahre ein Bruttovertrag und danach der Übergang zu einem Nettovertrag vereinbart werden.
9. Die Verwaltung wird beauftragt, zu gegebener Zeit die notwendigen Haushaltsmittel für die laufenden Kosten des neuen Stadtbusverkehrs (Abdeckung des Betriebskosten-Defizits) und die erforderlichen Investitionskosten in den jeweiligen Entwürfen der Haushaltspläne zu veranschlagen.
10. Es wird die Absicht bekundet, zur Finanzierung der mit der Einführung des neuen Stadtbusverkehrs entstehenden zusätzlichen Ausgaben entsprechende Einnahmen zu generieren (z. B. durch eine Anhebung der Grundsteuer B) und die notwendige Entscheidung hierzu bei der Beratung zu den Gebühren und Steuern für den Haushalt 2016 zu treffen.

11. Die Verwaltung wird beauftragt, den Gemeinderat über die weitere Entwicklung auf dem Laufenden zu halten.

Beratung: