

Fachbereich 4 - Bauen und Stadtentwicklung - Mobilitätsbeauftragter
 Sachbearbeiter(in): Bisinger, Horst
 30.09.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschuss (öffentlich)	16.10.2024
Gemeinderat (öffentlich)	23.10.2024

Mobilitätskonzept - Neukonzeption Stadtbus mit Taktfahrplan

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat stimmt der Umsetzung des vorgestellten Integralen Taktfahrplanes (ITF) für den Rottweiler Stadtbusverkehr im Grundmodul mit der in der Vorlage gesondert erläuterten Änderung der Linie 2 Hegneberg zu. Die Stadtbus GmbH wird den ITF beim Landratsamt Rottweil zur Anhörung und Genehmigung einreichen.
 Dieses enthält die folgende Verbesserungen:
 - Enge und aufeinander abgestimmte Takte
 - Einrichtung von 5 Durchmesserlinien, um Umstiege zu minimieren
 - Echte Taktfahrten, mit immer denselben An/Abfahrtszeiten, so dass auch Umstiege problemlos und ohne lange Wartezeit möglich sind
 - Angebot von zentralen, übergeordneten Umsteigeplätzen, mit kurzen und sicheren Fußwegen zwischen den Haltebereichen
 - Direkte Anbindung des ZOB Bahnhof durch zwei Linien
 - Gesicherte Umstiege und Anschlüsse zwischen Bahn, Regional- und Stadtbussen
 - Anbindung von Gewerbepark Neckartal und Gewerbegebiet Berner Feld.
2. Im Zuge der Änderung der Linie 2 Hegneberg erfolgt ein Umbau der entsprechenden Lichtsignalanlagen mit einer Vorrangschaltung für den ÖPNV.
 Investitionskosten: 60.000 €
3. Antrag: Ein-Euro-Ticket im Rottweiler Stadtbus
 Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
 Die Verwaltung schlägt vor, den Antrag dann aufzugreifen, wenn hierzu die Handlungsempfehlung von MOVE vorliegt.

Vorgang:

- 2003 -2013 Stadtbuskonzession bei der ENRW, Fahrleistungen durch die Firmen Fischinger, Hauser und Müller
- 21.12.2012 Europaweite Ausschreibung der Leistungen, 2 Angebote

- 12.03.2013 Aufhebung der Ausschreibung durch den GR wegen Unwirtschaftlichkeit und Nachverhandlung mit den zwei Bietern. Antrag der Fa. Stadtbus GmbH, Rottweil, Fa. Keller an den Landkreis für das Linienbündel. Nachfolgend Genehmigung LRA Zeitraum 8 Jahre 1.9.2013 – 31.8.2021
- 15.05.2019 UBV Beschluss den ÖPNV zu fördern u. proaktiv bereits 27 Monate vor Ablauf neu auszuschreiben, da vom LRA keine Verlängerung der Konzession in Aussicht gestellt wurde.
- 26.07.2019 Bekanntgabe nach § 8a Abs.2 PBefG über die beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsvertrages für das Linienbündel Stadtbus im europäischen Amtsblatt
- 22.10.2019 Antrag auf eigenwirtschaftliche Konzession zur Durchführung eines Linienverkehrs nach § 42 PBefG Linienbündel Stadtbus durch die Fa. Stadtbus GmbH beim Landratsamt RW
- 14.01.2020 Genehmigung des Antrages durch das Landratsamt RW Zeitraum 10 Jahre 1.9.2021 – 31.8.2031
- 17.03.2022 Dynamische Fahrgastinfo - Bestätigung Programmaufnahme n. LGVFG 2022-2026
- 20.03.2023 Bescheid zur Programmaufnahme der Förderung eines Zentralen Umsteigepunktes (ZUP) im Nägelesgraben / Parkplatz Kriegsdamm
- 10.05.2023 Vorlage 085/2023
Sachstandsbericht zur Neukonzeption des Stadtbusverkehr mit Beauftragung der Ausarbeitung eines Integralen Taktfahrplanes (ITF)

Begründung:

1. Anlass und Ziel

Für die gewünschte gesellschaftliche Veränderung im Mobilitätsverhalten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hin zu einer Verkehrswende spielt die Stärkung eines attraktiven Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine wesentliche Rolle.

Die Betrachtung des bestehenden ÖPNV mit dem Stadtbuskonzept ist deshalb auch in Rottweil ein wesentliches Element im Mobilitätskonzept. Mit Verbesserung des Stadtbuskonzeptes kann eine bessere Nachfrage und höhere Auslastung erzielt werden. Daraus ergeben sich viele positive Entwicklungen:

- Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs
- Verringerung der Lärmbelastung
- Verbesserung des Stadtklimas und der CO2 Bilanz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

Neben finanziellen Anreizen, die auch von der Bundes- und Landesregierung unterstützt werden, braucht es einen niederschweligen Zugang (Taktung, einfache Tarifstrukturen, digitale Vernetzung) und ständige Weiterentwicklung, um die Akzeptanz in der Bürgerschaft für den ÖPNV zurückzugewinnen. Dies geht nicht von heute auf morgen. Am Beispiel Radolfzell hat es sich gezeigt, dass es mindestens 1 ½ Jahre braucht, bis die Nachfrage und die Auswirkungen deutlich spürbar werden. Die im späteren Abschnitt aufgezeigten Zusatzbausteine sind deshalb auf einen Mindestzeitraum von zwei Jahren ausgelegt.

Ausgehend vom Beschluss des Gemeinderates (Vorlage 085/2023 im GR am 10.5.2023) hat die Verwaltung seit Juli letzten Jahres zusammen mit dem Verkehrsplanungsbüro NBSW, Heidelberg/Lenningen und der Stadtbuss GmbH intensiv an der Ausarbeitung des Integralen Taktfahrplanes (ITF) gearbeitet.

Dabei werden die bekannten Fehler und Missstände im System korrigiert, soweit es der eigenwirtschaftliche Betrieb und das Vergaberecht es zulassen. Durch Optimierung der Linienführungen und des Fahrplanes konnten wesentliche Verbesserungen im Grundmodul erreicht werden.

- **Einrichtung von fünf Durchmesserlinien, um Umstiege zu minimieren**
- **Angebot von zentralen, übergeordneten Umsteigeplätzen, mit kurzen und sicheren Fußwegen zwischen den Haltebereichen:**
 - Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)**
 - Zentraler Umsteigepunkt (ZUP)**
 - Stärkung Umsteigepunkt am Landratsamt**
- **Direkte Anbindung des ZOB Bahnhof durch zwei Linien (nicht mehr nur Eisenbahnstrr.!)**
- **Gesicherte Umstiege und Anschlüsse zwischen Bahn, Regional- und Stadtbussen**
- **Anbindung von Gewerbepark Neckartal und Gewerbegebiet Berner Feld**
- **Einflechtung der Schülerverkehre**

Weitere Verbesserungen vor allem für die Randzeiten, sind als kostenpflichtige Zusatzbausteine möglich.

Das Mobilitätskonzept in Rottweil verfolgt das Ziel, dass möglichst viele Menschen öffentliche Verkehrsmittel benutzen und damit der Anteil des ÖPNV im Modal Split wächst.

2. Rechtliche Grundlagen und Prüfung

Folgende Grundlagen waren durch die bestehende Konzession bereits gegeben:

- Der Stadtverkehr Rottweil wird nach § 42 PBefG eigenwirtschaftlich gemäß § 8 Abs 4 PBefG betrieben. Das heißt, es gibt keine Verträge, nur eine Genehmigung (Konzession) zum Betreiben des Verkehrs und eine daraus erwachsende Betriebspflicht des Unternehmers.
- Der Verkehrsunternehmer Stadtbuss GmbH ist verantwortlich und trägt das Erlösrisiko.
- Der Stadt Rottweil entstehen dadurch seit vielen Jahren keinerlei Kosten für den Stadtbussverkehr.
- Anpassungen innerhalb der Konzessionslaufzeit sind allerdings nur möglich, wenn das Verkehrsunternehmen einverstanden ist. Dies ist i.d.R. der Fall, wenn kein wirtschaftlicher Nachteil entsteht.
- Die Laufzeit der aktuellen Genehmigung endet am 31.8.2031.

Es bedurfte deshalb einer rechtlichen Prüfung, ob und wie zusätzliche Leistungen (Zusatzbausteine) im Rahmen der bestehenden Konzession beauftragt werden können. Mit dieser Prüfung wurde die renommierte Rechtsanwaltskanzlei Menold-Bezler aus Stuttgart beauftragt.

Diese rechtliche Prüfung ergab folgende Einschätzung als risikoärmstes Vorgehen: Zunächst ermittelt die Stadt in Zusammenarbeit mit dem Nahverkehrsplaner und dem Verkehrsunternehmen, welche Leistungen im Rahmen der bestehenden

Linienverkehrsgenehmigung und ohne zusätzliche Finanzierung (eigenwirtschaftlich) erbracht werden können. Diese bilden dann den eigenwirtschaftlichen Kern der Leistungen. Alle weiteren Leistungen sind dann zusätzliche Leistungen.

Die zusätzlichen Leistungen müssten dann im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Dienstleistungskonzession / Dienstleistungsauftrag) beauftragt werden.

Die Beauftragung kann entweder als sogenannter Nettovertrag (Dienstleistungskonzession; Einnahmerisiko liegt grundsätzlich beim Verkehrsunternehmen) oder als Bruttovertrag (Dienstleistungsauftrag, Einnahmerisiko liegt grundsätzlich beim Besteller) erfolgen. Nach fachlicher Einschätzung von NBSW (Nahverkehrsberatung SüdWest, Hr. Jaißle) scheidet die Vergabe der Leistungen als Dienstleistungskonzession bei den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aus. Es verbleibt damit nur die Vergabe eines Bruttovertrags (Dienstleistungsauftrag). Da sich die „Direkt“-Vergabe eines Bruttovertrags nicht rechtssicher begründen lässt, verbleibt nur die Vergabe des Bruttovertrags im Wettbewerb. Die weiteren Verkehrsleistungen könnten dann mit einem gewissen zeitlichen Abstand zum veränderten eigenwirtschaftlichen Kern umgesetzt werden.

Die Verfahrenswahl hängt von dem sachgerecht zu beziffernden Auftragswert ab. Ab Erreichen des maßgeblichen EU-Schwellenwerts von derzeit 221.000 € netto wäre ein offenes Verfahren gem. § 15 VgV durchzuführen. Unterhalb des maßgeblichen EU-Schwellenwerts wäre zu differenzieren:

Möchte die Stadt bei der Verfahrenswahl im Unterschwellenbereich möglichst geringe Risiken eingehen, müsste sie ein Verfahren entsprechend einer öffentlichen Ausschreibung mit den Modifikationen des § 8b PBefG durchführen (d.h. insbesondere öffentliche Aufforderung zum Wettbewerb und Bieterinformationsschreiben vor Zuschlagserteilung entsprechend § 134 GWB i.V.m. § 8b Abs. 7 PBefG).

Es sei aber auch vertretbar, aufgrund der Mitteilung zu den Wertgrenzen im kommunalen Bereich des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 21.05.2024 (Az.: IM2-2242-33/1/24) eine beschränkte Ausschreibung ohne Teilnahmewettbewerb durchzuführen. Konkret müsste die Stadt für ein solches Verfahren nur drei geeignete Unternehmen anfragen und zur Abgabe eines Angebots auffordern.

Da die (zusätzlich) zu vergebenden Personenverkehrsleistungen nach derzeitigem Stand jährlich weniger als 50.000 km betragen, kann die ansonsten spätestens ein Jahr vor Einleitung des Vergabeverfahrens erforderliche Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 entfallen.

Dieses Vorgehen wurde vorab mit der Genehmigungsbehörde im Landratsamt besprochen, eine Genehmigung kann in Aussicht gestellt werden.

Bedeutung der Prüfung für Beschlussvorschlag 1:

Durch die Bildung des beschriebenen eigenwirtschaftlichen Kernes kann der eigentliche Taktfahrplan, nach Genehmigung durch das Landratsamt, bereits vor Vergabe von Zusatzbausteinen in Betrieb gehen. Alle bisherigen Verbindungen, vor allem auch die aus den Schülerverkehren sind hierin enthalten.

Der Betreiber Stadtbus GmbH muss damit einverstanden sein und den neuen Taktfahrplan beim Nahverkehrsamt des Landkreises Rottweil zur Genehmigung einreichen

Bedeutung der Prüfung für Beschlussvorschlag 2 / Zusatzbausteine:

Zusatzleistungen dürfen nicht mehr als 50.000 Kilometer (Art. 7 Abs.2 S.2 VO 1370/2007) enthalten. Dies kann nach Überprüfung der Zusatzbausteine erfüllt werden. Eine Beauftragung kann als sogenannter Nettovertrag (Dienstleistungskonzession) oder als Bruttovertrag (öffentlicher Dienstleistungsauftrag) abgeschlossen werden. Für den Betreiber Stadtbus GmbH kommt aus wirtschaftlichen Gründen nur ein Bruttovertrag in Frage.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb für die möglichen Zusatzleistungen, diese Vertragsart zu wählen. Für die Zusatzbausteine ist eine beschränkte Ausschreibung erforderlich, um dem Vergaberecht zu genügen. Der Schwellenwert liegt hier bei 221.000 € (netto) für eine Vergabe im nationalen Bereich.

Begriffserklärungen:

Rufbus: Per Telefon buchbarer Kleinbus der Stadtbus GmbH, für die erste und letzte Stunde des Taktfahrplanes (Taktlücken, wie bisher) oder für schulfreie Tage

Anrufbus: Per Telefon buchbarer Kleinbus des Landkreises, für den Abend und Wochenendverkehr

Modalsplitt Der Begriff Modal Split bezeichnet den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Personenverkehr insgesamt. Für die Reduzierung des Anteiles vom Motorisierten Individualverkehr im Modal Split sind die Einführung von Carsharing und E-Scootern ebenso von Bedeutung, wie die grundsätzliche Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs.

3. Darstellung des neuen Liniennetzplanes

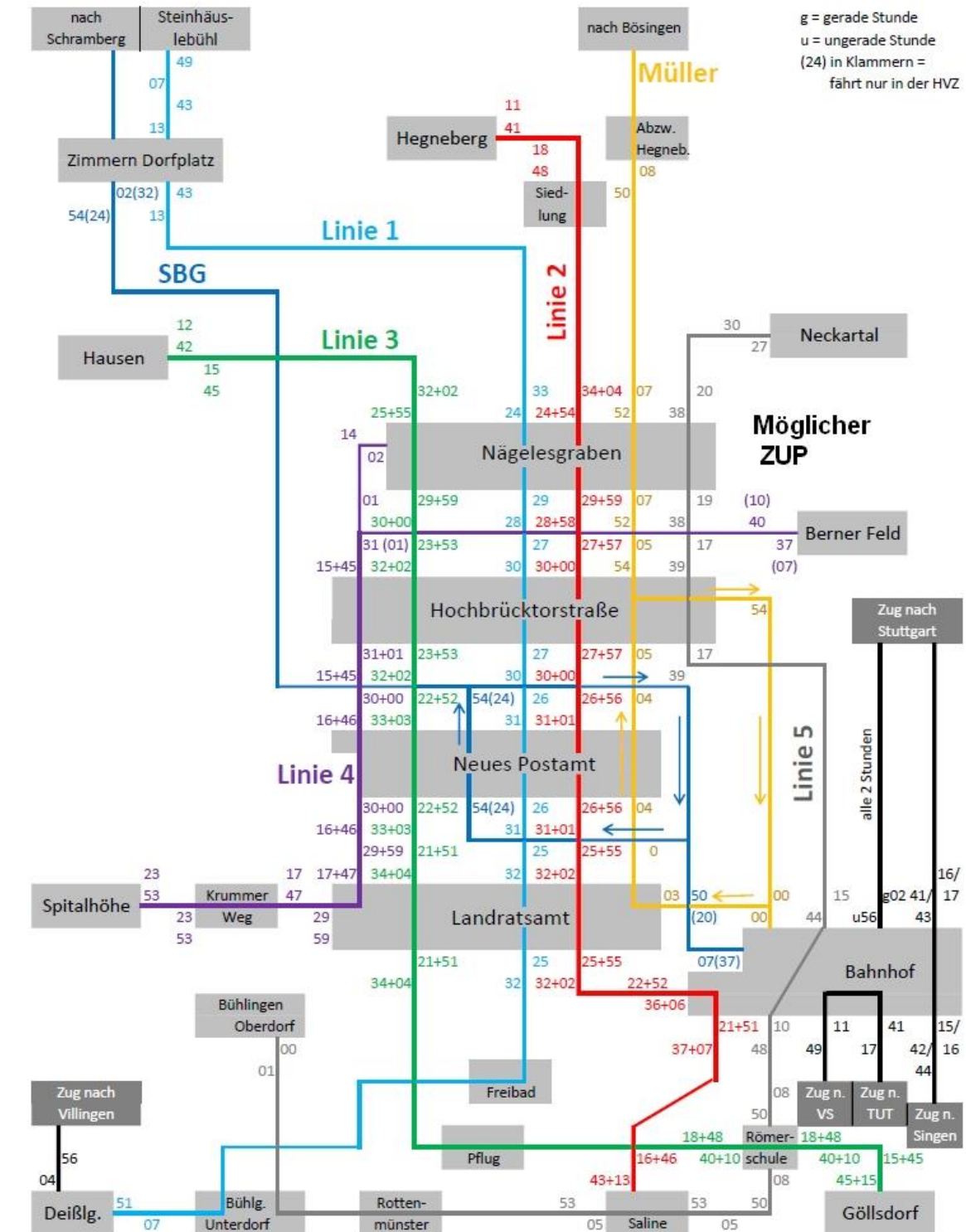


Abb: neuer Netzfahrplan

Linie 1: Deisslingen Mitte (Zuganschluss) - Lauffen - Bühlingen - Stadionstr.- Landratsamt - ZUP - Tannstr./KKH - Zimmern Am Dorfplatz - Steinhäuslebühl - InKom

Linie 2: Hegneberg - Siedlung - ZUP - LRA - Bahnhof ZOB - Saline

Linie 3: Hausen - Feldbergstr. - ZUP - Pflug - Römerschule - Göllsdorf

Linie 4: Spitalhöhe - Krummer Weg - Untere Hauptstr.- Berner Feld

Linie 5: Neckartal - St. Elisabeth - ZUP - Bahnhof ZOB - Saline - Rottenmünster - Bühlingen Oberdorf

Linie 9 Schülerbuslinie Dunningen-Stetten-Zimmern o.R.-Rottweil (Eschachtallinie)

Linie 10 Schülerbuslinie Vaihinger Hof-Neukirch-Zepfenhan-Feckenhausen
Göllsdorf-RW

Wichtige Änderungen:

- a) Die Umstiegsbeziehungen am ZUP und am ZOB werden deutlich verbessert.
- b) Mit den Linien 2 und 5 wird nun erstmals der ZOB am Bahnhof direkt angebunden. (Bisher noch über Haltestelle Eisenbahnstraße und Treppenanlage)
- c) Zusammenführung der Linien Siedlung und Hegneberg. Diese Durchmesserlinie ist mit der Fahrt durch die Innenstadt zur Saline eine der stärksten, neuen Hauptlinien. Es erfolgt eine Linienführung ohne direkte Verbindung über die Brückgasse von Hegneberg und Siedlung. Dafür wird die Linie (mit Ausnahme Schülerverkehr) im Hegneberg gegenüber dem Bestand verkürzt bis zur Elzacher Straße geführt. Eine Reduzierung der Pufferzeit wird in Kauf genommen. Auf der Strecke werden die Lichtsignalanlagen mit Vorrangschaltung für ÖPNV ausgestattet.
- d) Integration neuer Verbindungen in den Fahrplan, z.B. Neckartal und Berner Feld.

Anregungen aus der Bürgerschaft

Das Interesse und der Wunsch verschiedene Mängel am Stadtbussystem zu beseitigen, war unter anderem auch aus verschiedensten Bürgerversammlungen (Bürgerinfo Verkehrsversuch, Quartiersgespräche etc.) an die Verwaltung herangetragen worden. Es betrifft in der Mehrzahl die nun geplanten Verbesserungen im neuen Taktfahrplan.

Im Gemeinderat im Mai letzten Jahres wurde vorgestellt, die unwirtschaftliche Linie Hegneberg über einen für Busse befahrbaren Wirtschaftsweg (Brückgasse) mit der Linie Siedlung zu verbinden. Damit entsteht eine neue Linie 2 (Hegneberg-Siedlung-Stadtmitte- Bahnhof-Saline). Die Bedenken, die nun im Vorfeld dieser Vorlage seitens der Anwohner aus dem Hegneberg und der Siedlung hauptsächlich wegen der Gefahrensituation durch viermal/Stunde durch die Brückgasse fahrenden Bus geäußert wurden, hat man in einem Vororttermin am 9. Oktober 2024 mit Beteiligten diskutiert.

Die Verwaltung hat verschiedene Vorschläge zur Linie 2 aus der Bürgerschaft erhalten; darunter insbesondere:

- a) Beibehaltung des Status quo mit zwei Linien (ohne Brückgasse)
- b) Wechsel im Einstudentakt (ohne Brückgasse):
Linie 2 fährt im Wechsel innerhalb einer Stunde einmal nur die Siedlung bzw. einmal nur den Hegneberg. Die beiden Bereiche haben jeweils lediglich einen Studentakt.
- c) Halbstudentakt als Kombilinie (ohne Brückgasse):
Die Anfahrt erfolgt zum Hegneberg (aber bis auf den Schülerverkehr nur verkürzt, s.o.) über die Oberndorfer Straße; danach zurück über die Oberndorfer Straße in die Siedlung mit der bisherigen Schleife;

Prüfung:

Mit der Variante a) wird die gesamte Planung des Integralen Taktfahrplanes hinfällig. Zwei Linien benötigen zwei Fahrer und zwei Busse. Dies ist in hohem Maße unwirtschaftlich.

Variante b) führt durch die Taktreduzierung zu einer Verschlechterung im Angebot für Siedlung und Hegneberg und zu einer Intransparenz in der Gesamtplanung und ÖPNV-Nutzung.

Variante c)

Bei der oben dargestellten Führung ohne Brückgasse müssen Modifikationen erfolgen, um die Einbindung in den Taktfahrplan einschl. der notwendigen Pufferzeiten für verlässliche Umsetzung zu ermöglichen:

- Verkürzung im Hegneberg (Wendemöglichkeit Elzacher Straße einrichten)
- Einrichtung von ÖPNV-Vorrangschaltung bei den Lichtsignalanlagen
- Wegfall der noch nicht bestehenden aber geplanten Haltestellen Wilhelmshall

Die Verwaltung schlägt vor, diese Variante c) in das Grundmodul (Beschlussvorschlag 1) zu integrieren. Damit kann die Brückgasse als Teil des ÖPNV-Netzes wieder entfallen und die Linie 2 hat dennoch den größtmöglichen Mehrwert für die Nutzer.

Im Schülerverkehr werden die im Taktfahrplan der Linie 2 wegfallenden Haltestellen Überlinger Straße weiterhin angefahren.

4. Einbindung des Schülerverkehrs

Die Belange des Schülerverkehrs wurden bei der Erstellung des Integralen Taktfahrplanes berücksichtigt. In Abstimmung mit den Schulen wurden deren Anregungen soweit wie möglich eingearbeitet.

5. Haltestellen

Durch die Veränderung des Liniennetzes ergeben sich Änderungen in der Anfahrt von Haltestellen. Eine ausführliche Liste ist der Anlage zu entnehmen.

Im weiteren Verlauf der Anpassungen sollen das Erscheinungsbild der Haltestellenaushänge und Fahrpläne einheitlich gestaltet werden. Die Ausschreibung zur Digitalen Fahrgastinformation wird ebenfalls noch dieses Jahr durchgeführt.

(Eine Tabelle dazu finden Sie im zugehörigen Erläuterungsbericht)

6. Kosten und mögliche Zusatzmodule

Durch die nun in enger Taktung und ohne signifikante Fahrpausen gefahrenen Linien entstehen nachweisbare Personalmehrkosten gegenüber dem bisher eigenwirtschaftlichen Betrieb, die sich im Grundmodul mit Mehrkosten von 219.000 € niederschlagen. Diese Kosten werden in der HH-Planung 2025 aktuell schon berücksichtigt.

Ergänzend wurden nachstehend verschiedene Anregungen und Wünsche aus den Bürgerbeteiligungen und Gemeinderatsklausuren in möglichen Zusatzbausteine ausgearbeitet und mit Kosten versehen. Die Leistungen dieser Bausteine doppeln sich nicht mit bereits bestehenden Angeboten des Landratsamtes. Die Ergänzung solcher Bausteine zum bestehenden Konzessionsvertrag muss immer vergaberechtlich geprüft werden. Die Kosten dieser Zusatzbausteine sind in der bisherigen HH-Planung 2025 noch nicht berücksichtigt.

Nachfolgend in der Tabelle die Gliederung der möglichen Maßnahmen und Angebote; die eingesetzten Schätzpreise entstammen einer Markterkundung.

Bezeichnung	Umfang	Kosten (Netto)
Grundmodul (als eigenwirtschaftlicher Kern)	Mindestleistungen des bisherigen Fahrplanes mit allen Linien; Mo-Fr bis 20 Uhr und Samstag bis 14 Uhr jedoch in engem Takt gefahren, so dass die gewünschten Verbesserungen entstehen.	219.000 €
<i>Hinweis zum Grundmodul</i>	<i>jeweils erste und letzte Stunde auf Rufbus-Basis kalkuliert. (wie bisher) Betrag ist zwingend erforderlich, damit neuer Taktfahrplan gefahren werden kann</i>	
Zusatzbaustein 1	erste und letzte Stunde im Taktverkehr (nicht als Rufbus) 6-7 Uhr und 19-20 Uhr	70.000 €
Zusatzbaustein 2	Zeitliche Ausdehnung von 20-22 Uhr an Mo-Fr (Mit Bus/Kleinbus auf den Hauptstrecken)	49.800 €
Zusatzbaustein 3	Zeitliche Ausdehnung an Samstagen von 14-22 Uhr (Mit Bus/Kleinbus auf den Hauptstrecken)	34.900 €

Zusatzbaustein 4	Ausdehnung Fr und Vorfeiertag von 22-24 Uhr (Basis: Zusatzbaustein 2);	43.000 €
	Ausdehnung Sa von 22-24 Uhr (Basis: Zusatzbaustein 3)	
Zusatzbaustein 5	Verlängerung der Fahrten als Rufbus ab Ende Hauptfahrzeit 24 Uhr. -> Es gibt bereits einen Anrufbus des Landkreises bis 1 Uhr. Eine Verlängerung bis zwei Uhr mit dem Stadtbus wäre ggf. mit dem Landratsamt zu verhandeln	
Zusatzbaustein 6	Schaffung einer Linie im Taktverkehr (Studentakt) für diese drei Ortsteile (Feckenhausen, Neukirch, Zepfenhan) würde Zusatzkosten von ca. 150.000 € bedeuten	

7. Anbindung der Ortsteile

Im Zuge der weiteren Ausarbeitung war aus der Gemeinderatsrunde 2023 der Prüfauftrag mitgegeben worden, die Bestandssituation der Verbindungen zu den Ortsteilen zu prüfen und gegebenenfalls Verbesserungs- oder Handlungsvorschläge zu machen.

Neufra

Bestand: Anbindung halbstündlich, durch den SBG (7044) und Regionalzug RB 34

Plan: wie bisher und zusätzlich wurde der Ausbau des Regiobusangebotes im Kreistag beschlossen.

Göllsdorf:

Bestand: Anbindung durch den Stadtbus, halbstündlich, Umstieg am Friedrichsplatz nur mit längerer Wartezeit;

Plan: Umstiege ohne Wartezeit; ZUP neue Linie 3: Hausen – Stadtmitte- Göllsdorf mit Anfahrt Ringzughalt

Hausen:

Bestand: Anbindung durch den Stadtbus, halbstündlich, Umstieg am Friedrichsplatz nur mit längerer Wartezeit;

Plan: Umstiege ohne Wartezeit; neue Linie 3: Hausen – Stadtmitte- Göllsdorf mit Anfahrt Ringzughalt

Neukirch/Zepfenhan/Feckenhausen:

Bestand: Anbindung für den Schülerverkehr morgens und mittags. Dazwischen, in Fahrplanlücken und an den schulfreien Tagen, stündlich angebunden über das Rufbusangebot der Stadtbus GmbH.

Abend- und Wochenendverkehr ebenfalls stündlich durch den Anrufbus des Landkreises.

Besonderheit für Neukirch:

Direktbusse Rottweil (üb. Neukirch) -nach Schömberg/Balingen zu den wichtigsten Zeiten des Schülerverkehrs.

Plan: Verbesserungen ergeben sich nach einer zusätzlichen Beschaffung eines Anrufbusses durch den Landkreis.

Eine weitere Möglichkeit besteht in der Vor- bzw. Dauerbuchung des (An-) Rufbusses für Firmen, z.B. für Schichtwechsel außerhalb der Taktfahrzeiten.

Info: Der Ersatz des bestehenden Rufbusangebotes durch eine Linie im Taktverkehr für diese drei Ortsteile würde Zusatzkosten von ca. 150.000 € bedeuten.

8. Kommunikationskampagne und Anreize

Die Erfahrung zeigt, wie wichtig die Öffentlichkeitsarbeit und das Marketing bei Veränderungen im ÖPNV sind. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die Umstellung auf den Integrierten Taktfahrplan durch eine Kommunikationskampagne zu unterstützen. Zusammen mit dem Nahverkehrsplaner und dem Stadtbusbetreiber wurde aus Beispielen von Nachbarkommunen ein mögliches Paket zusammengestellt, für das ein Budget von 30.000 € aus den Mitteln des Mobilitätskonzeptes (HH2024 – 15.000€ und HH2025- 15.000€) verwendet werden soll.

- Werbung auf den Stadtbussen
- Banner im Stadtgebiet
- Flyer und Plakate für Geschäfte, Tourist-, Bürgerinfo
- Werbung auf der Homepage
- Werbung in der Presse und soziale Netzwerke
- Verweis auf die einschlägigen Apps
- Kostenloses Freiticket als Coupon am Flyer

9. Zeitliche Umsetzung / Terminplan

Mi 16.10.2024	UBV Sitzung – Vorberatung Neuer Taktfahrplan und Zusatzbausteine
Mi 23.10.2024	GR Sitzung - Beschluss Neuer Taktfahrplan und Zusatzbausteine
Ende Oktober	Fahrplanänderungsantrag von Stadtbus GmbH an LRA Rottweil Parallel: öffentliche Ausschreibung Zusatzbausteine
ca. 4 Wochen	Anhörung von umliegenden Busunternehmen (u. Gem. Zimmern, Dunningen) Genehmigung durch LRA
Ziel:	Einführung des Integrierten Taktfahrplanes mit regulärem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2024
Weitere Module	Je nach Auftragswert der Zusatzbausteine nationale oder europaweite Ausschreibung mit Vorankündigung Start frühestens Ende 2025

Fazit: Es bleibt festzuhalten, dass es trotz der engen Vorgaben auf Grund eigenwirtschaftlicher Konzession gelingt, alle Vorgaben zu erfüllen und einen wirksamen Mobilitätsbaustein bis zur Neuvergabe 2031 zu schaffen.

10. Antrag „Ein-Euro-Ticket“

Antrag: „Ein-Euro-Ticket“ im Rottweiler Stadtbus /Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für eine Kalkulation, wie hoch die Einführung eines „Ein-Euro-Tickets“ (0,50 € für Kinder) im innerstädtischen Busverkehr den Haushalt belasten würde, muss erst MOVE die Kosten ermitteln. MOVE hat die Stadt Rottweil gebeten, damit zu warten, bis die von MOVE noch zu erstellende Handlungsempfehlung kommt. Der Tarifverbund will vermeiden, dass wieder ein Flickenteppich entsteht, zumal es schon einige Vorreiterkommunen gibt. In Bezug auf die Akzeptanz wird empfohlen, ein solches Ticket auf eine Laufzeit von mind. 3 Jahre auszurichten. Das „Ein-Euro-Ticket“, eingebettet in einen einfachen, attraktiven und über den Landkreis Rottweil hinaus wirksamen Tarifverbund, kann für die Stärkung des ÖPNV und Stadtbusverkehr hilfreich sein. Die Verwaltung schlägt vor, den Antrag wieder aufzugreifen, sobald die Handlungsempfehlung von MOVE vorliegt.

Finanzierung:

In der HH-Planung 2025 werden derzeit die Kosten für das Grundmodul berücksichtigt.

Kosten:

Im Haushalt veranschlagt:

Ja

Nein

Folgekosten:

Zuständigkeit: Für Angelegenheiten von grundsätzlicher Bedeutung für die Stadt ist der Gemeinderat zuständig (§ 2 Absatz 3.1 Hauptsatzung).

Anlagen:

Anlage 1_Erläuterungsbericht zum Neuen Taktfahrplan

Anlage 2_Neuer Taktfahrplan Linie 2 Änderung c

STADT ROTTWEIL

Einführung neuer Integraler Taktfahrplan

Erläuterungsbericht zur Vorlage 198/2024

STADTBUS GmbH



1. Einführung und Einordnung in das Mobilitätskonzept

Für die gewünschte gesellschaftliche Veränderung im Mobilitätsverhalten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hin zu einer Verkehrswende spielt die Stärkung eines attraktiven Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine wesentliche Rolle. Die Betrachtung des bestehenden ÖPNV mit dem Stadtbuskonzept ist deshalb ein wesentliches Element im Mobilitätskonzept der Stadt Rottweil. Mit Verbesserung des Stadtbuskonzeptes soll eine bessere Nachfrage und höhere Auslastung erzielt werden. Daraus ergeben sich viele positive Entwicklungen:

- Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs
- Verringerung der Lärmbelastung
- Verbesserung des Stadtklimas und der CO₂ Bilanz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

2. Rechtliche Grundlagen und Prüfung

Folgende Grundlagen waren durch die bestehende Konzession bereits gegeben:

- Der Stadtverkehr Rottweil wird nach § 42 PbefG eigenwirtschaftlich gemäß § 8 Abs 4 PbefG betrieben. Das heißt, es gibt keine Verträge, nur eine Genehmigung (Konzession) zum Betreiben des Verkehrs und eine daraus erwachsende Betriebspflicht des Unternehmers.
- Der Verkehrsunternehmer Stadtbus GmbH ist verantwortlich und trägt das Erlösrisiko.
- Der Stadt Rottweil entstehen dadurch seit vielen Jahren keinerlei Kosten für den Stadtbusverkehr.
- Anpassungen innerhalb der Konzessionslaufzeit sind allerdings nur möglich, wenn das Verkehrsunternehmen einverstanden ist. Dies ist i.d.R. der Fall, wenn kein wirtschaftlicher Nachteil entsteht.
- Die Laufzeit der aktuellen Genehmigung endet am 31.8.2031.

Es bedurfte deshalb einer rechtlichen Prüfung ob und wie zusätzliche Leistungen (Zusatzbausteine) im Rahmen der bestehenden Konzession beauftragt werden können. Mit

dieser Prüfung wurde die renommierte Rechtsanwaltskanzlei Menold-Bezler aus Stuttgart beauftragt.

Diese rechtliche Prüfung ergab folgende Einschätzung als risikoärmstes Vorgehen: Zunächst ermittelt die Stadt in Zusammenarbeit mit dem Nahverkehrsplaner und dem Verkehrsunternehmen, welche Leistungen im Rahmen der bestehenden Linienverkehrsgenehmigung und ohne zusätzliche Finanzierung (eigenwirtschaftlich) erbracht werden können. Diese bilden dann den eigenwirtschaftlichen Kern der Leistungen. Alle weiteren Leistungen sind dann zusätzliche Leistungen.

Die zusätzlichen Leistungen müssten dann im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Dienstleistungskonzession / Dienstleistungsauftrag) beauftragt werden.“

Die Beauftragung kann entweder als sogenannter Nettovertrag (Dienstleistungskonzession; Einnahmenrisiko liegt grundsätzlich beim Verkehrsunternehmen) oder als Bruttovertrag (Dienstleistungsauftrag, Einnahmenrisiko liegt grundsätzlich beim Besteller) erfolgen. Nach fachlicher Einschätzung von NBSW (Nahverkehrsberatung SüdWest, Hr. Jaißle) scheidet die Vergabe der Leistungen als Dienstleistungskonzession bei den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aus. Es verbleibt damit nur die Vergabe eines Bruttovertrags (Dienstleistungsauftrag). Da sich die „Direkt“-Vergabe eines Bruttovertrags nicht rechtssicher begründen lässt, verbleibt nur die Vergabe des Bruttovertrags im Wettbewerb.

Die weiteren Verkehrsleistungen könnten dann mit einem gewissen zeitlichen Abstand zum veränderten eigenwirtschaftlichen Kern umgesetzt werden.

Die Verfahrenswahl hängt von dem sachgerecht zu beziffernden Auftragswert ab. Ab Erreichen des maßgeblichen EU-Schwellenwerts von derzeit 221.000 € netto wäre ein offenes Verfahren gem. § 15 VgV durchzuführen. Unterhalb des maßgeblichen EU-Schwellenwerts wäre zu differenzieren:

Möchte die Stadt bei der Verfahrenswahl im Unterschwellenbereich möglichst geringe Risiken eingehen, müsste sie ein Verfahren entsprechend einer öffentlichen Ausschreibung mit den Modifikationen des § 8b PBefG durchführen (d.h. insbesondere öffentliche Aufforderung zum Wettbewerb und Bieterinformationsschreiben vor Zuschlagserteilung entsprechend § 134 GWB i.V.m. § 8b Abs. 7 PBefG).

Es wäre aber auch vertretbar, wenngleich mit gewissen Risiken verbunden, aufgrund der Mitteilung zu den Wertgrenzen im kommunalen Bereich des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 21.05.2024 (Az.: IM2-2242-33/1/24) eine beschränkte Ausschreibung ohne Teilnahmewettbewerb durchzuführen. Konkret müsste die Stadt für ein solches Verfahren nur drei geeignete Unternehmen anfragen und zur Abgabe eines Angebots auffordern.

Da die (zusätzlich) zu vergebenden Personenverkehrsleistungen nach derzeitigem Stand jährlich weniger als 50.000 km betragen, kann die ansonsten spätestens ein Jahr vor Einleitung des Vergabeverfahrens erforderliche Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 entfallen.

Dieses Vorgehen wurde vorab mit der Genehmigungsbehörde im Landratsamt besprochen, eine Genehmigung kann in Aussicht gestellt werden.

Bedeutung der Prüfung für Beschlussvorschlag 1:

Durch die Bildung des beschriebenen eigenwirtschaftlichen Kernes kann der eigentliche Taktfahrplan, nach Genehmigung durch das Landratsamt, bereits vor Vergabe von

Zusatzbausteinen in Betrieb gehen. Alle bisherigen Verbindungen, vor Allem auch die aus den Schülerverkehren sind hierin enthalten.

Der Betreiber Stadtbus GmbH muss damit einverstanden sein und den neuen Taktfahrplan beim Nahverkehrsamt des Landkreises Rottweil zur Genehmigung einreichen

Bedeutung der Prüfung für Beschlussvorschlag 2 / Zusatzbausteine:

Zusatzleistungen dürfen nicht mehr als 50.000 Kilometer (Art. 7 Abs.2 S.2 VO 1370/2007) enthalten. Dies kann nach Überprüfung der Zusatzbausteine erfüllt werden. Eine Beauftragung kann als sogenannter Nettovertrag (Dienstleistungskonzession) oder als Bruttovertrag (öffentlicher Dienstleistungsauftrag) abgeschlossen werden.

Für den Betreiber Stadtbus GmbH kommt aus wirtschaftlichen Gründen nur ein Bruttovertrag in Frage.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb für die möglichen Zusatzleistungen diese Vertragsart zu wählen. Für die Zusatzbausteine ist eine beschränkte Ausschreibung erforderlich, um dem Vergaberecht zu genügen. Der Schwellenwert liegt hier bei 221.000 € Netto für eine Vergabe im nationalen Bereich.

Begriffserklärungen:

Rufbus: Per Telefon buchbarer Kleinbus der Stadtbus GmbH, für die erste und letzte Stunde des Taktfahrplanes (Taktlücken, wie bisher) oder für schulfreie Tage

Anrufbus: Per Telefon buchbarer Kleinbus des Landkreises , für den Abend und Wochenendverkehr

Modalssplitt Der Begriff Modal Split bezeichnet den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Personenverkehr insgesamt. Für die Reduzierung des Anteiles vom Motorisierten Individualverkehr im Modal Split sind die Einführung von Carsharing und E-Scootern ebenso von Bedeutung wie die grundsätzliche Attraktivierung des Fuß- und Radverkehr.

3. Planungsablauf

Ausgehend vom Beschluss des Gemeinderates (Vorlage 085/2023 im GR am 10.5.2023) hat die Verwaltung seit Juli letzten Jahres zusammen mit dem Verkehrsplanungsbüro NBSW, Heidelberg/Lenningen und der Stadtbus GmbH intensiv an der Ausarbeitung des Integralen Taktfahrplanes (ITF) gearbeitet.

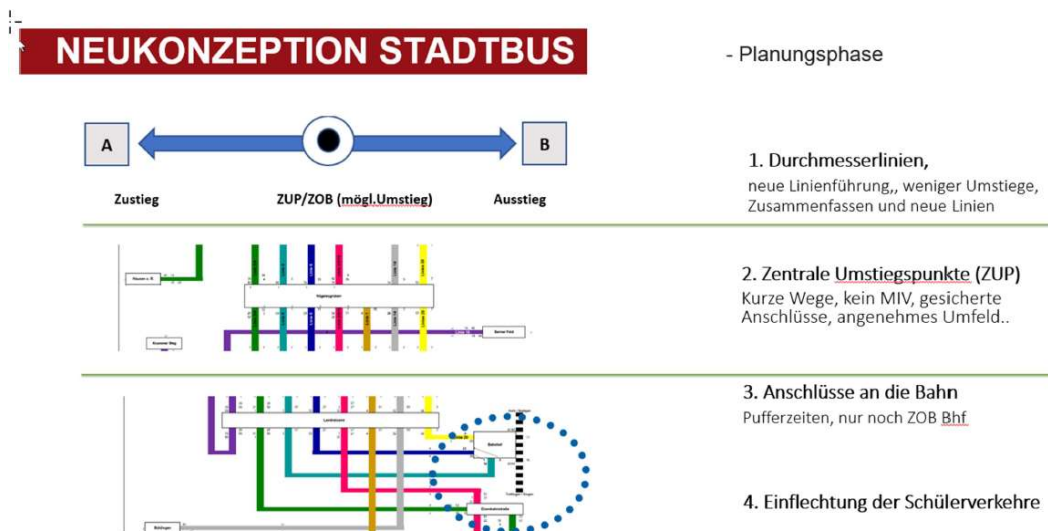
Dabei werden die bekannten Fehler und Missstände im System korrigiert, soweit es der eigenwirtschaftliche Betrieb und das Vergaberecht es zulassen.

Wesentliche Verbesserungen, die sich mit dem Integralen Taktfahrplan ergeben, sind:

- Einrichtung von fünf Durchmesserlinien, um Umstiege zu minimieren
- Schaffung von zentralen, übergeordneten Umsteigeplätzen, mit kurzen und sicheren Fußwegen zwischen den Haltebereichen:
Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)
Zentraler Umsteigepunkt (ZUP)
- Echte Anbindung des ZOB Bahnhof durch zwei Linien (nicht mehr nur Eisenbahnstrr.!)
- Gesicherte Umstiege und Anschlüsse zwischen Bahn, Regional- und Stadtbussen
- Anbindung von Gewerbepark Neckartal und Gewerbegebiet Berner Feld
- Einflechtung der Schülerverkehre, Verbesserungen einarbeiten sofern es die eigenwirtschaftliche Konzession zulässt.
- Weitere Verbesserungen sind als kostenpflichtige Zusatzbausteine möglich.

Als wesentlichste Punkte und Aufgaben waren zu berücksichtigen:

- Einrichtung von 5 echten Durchmesserlinien um Umstiege zu minimieren
- Funktionierende Zentrale Umsteigepunkte (ZOB, ZUP) mit kurzen, sicheren Wegen
- Speziell die Anbindung des ZOB Bahnhof durch zwei Linien (nicht mehr nur Eisenbahnstrr.!)
- Gesicherte Umstiege und Anschlüsse an Bahn, Regional und Stadtbusse
- Anbindung von Gewerbepark Neckartal und Berner Feld
- Einflechtung der Schülerverkehre, wenn möglich Verbesserungen einarbeiten
- Kostenfreie Umsetzung mit der bestehenden eigenwirtschaftlichen Konzession
- Darstellung weiterer Verbesserungen als kostenpflichtige Zusatzbausteine



4. Rechtliche Grundlagen und Prüfung

Folgende Grundlagen waren durch die bestehende Konzession bereits gegeben:

- Der Stadtverkehr Rottweil wird nach § 42 PBefG eigenwirtschaftlich gemäß § 8 Abs 4 PBefG betrieben. Das heißt, es gibt keine Verträge, nur eine Genehmigung (Konzession) zum Betreiben des Verkehrs und eine daraus erwachsende Betriebspflicht des Unternehmers.
- Der Verkehrsunternehmer Stadtbus GmbH ist verantwortlich und trägt das Erlösrisiko.
- Der Stadt Rottweil entstehen dadurch seit vielen Jahren keinerlei Kosten für den Stadtbusverkehr.
- Anpassungen innerhalb der Konzessionslaufzeit sind allerdings nur möglich, wenn das Verkehrsunternehmen einverstanden ist. Dies ist i.d.R. der Fall, wenn kein wirtschaftlicher Nachteil entsteht.
- Die Laufzeit der aktuellen Genehmigung endet am 31.8.2031.

Es bedurfte deshalb einer rechtlichen Prüfung, ob und wie zusätzliche Leistungen (Zusatzbausteine) im Rahmen der bestehenden Konzession beauftragt werden können. Mit dieser Prüfung wurde die renommierte Rechtsanwaltskanzlei Menold-Bezler aus Stuttgart beauftragt.

Diese rechtliche Prüfung ergab folgende Einschätzung als risikoärmstes Vorgehen: Zunächst ermittelt die Stadt in Zusammenarbeit mit dem Nahverkehrsplaner und dem Verkehrsunternehmen, welche Leistungen im Rahmen der bestehenden Linienverkehrsgenehmigung und ohne zusätzliche Finanzierung (eigenwirtschaftlich) erbracht werden können. Diese bilden dann den eigenwirtschaftlichen Kern der Leistungen. Alle weiteren Leistungen sind dann zusätzliche Leistungen.

Die zusätzlichen Leistungen müssten dann im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Dienstleistungskonzession / Dienstleistungsauftrag) beauftragt werden.

Die Beauftragung kann entweder als sogenannter Nettovertrag (Dienstleistungskonzession; Einnahmenrisiko liegt grundsätzlich beim Verkehrsunternehmen) oder als Bruttovertrag (Dienstleistungsauftrag, Einnahmenrisiko liegt grundsätzlich beim Besteller) erfolgen. Nach fachlicher Einschätzung von NBSW (Nahverkehrsberatung SüdWest, Hr. Jaißle) scheidet die Vergabe der Leistungen als Dienstleistungskonzession bei den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aus. Es verbleibt damit nur die Vergabe eines Bruttovertrags (Dienstleistungsauftrag). Da sich die „Direkt“-Vergabe eines Bruttovertrags nicht rechtssicher begründen lässt, verbleibt nur die Vergabe des Bruttovertrags im Wettbewerb.

Die weiteren Verkehrsleistungen könnten dann mit einem gewissen zeitlichen Abstand zum veränderten eigenwirtschaftlichen Kern umgesetzt werden.

Die Verfahrenswahl hängt von dem sachgerecht zu beziffernden Auftragswert ab. Ab Erreichen des maßgeblichen EU-Schwellenwerts von derzeit 221.000 € netto wäre ein offenes Verfahren gem. § 15 VgV durchzuführen. Unterhalb des maßgeblichen EU-Schwellenwerts wäre zu differenzieren:

Möchte die Stadt bei der Verfahrenswahl im Unterschwellenbereich möglichst geringe Risiken eingehen, müsste sie ein Verfahren entsprechend einer öffentlichen Ausschreibung mit den Modifikationen des § 8b PBefG durchführen (d.h. insbesondere öffentliche

Aufforderung zum Wettbewerb und Bieterinformationsschreiben vor Zuschlagserteilung entsprechend § 134 GWB i.V.m. § 8b Abs. 7 PBefG).

Es sei aber auch vertretbar, aufgrund der Mitteilung zu den Wertgrenzen im kommunalen Bereich des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 21.05.2024 (Az.: IM2-2242-33/1/24) eine beschränkte Ausschreibung ohne Teilnahmewettbewerb durchzuführen. Konkret müsste die Stadt für ein solches Verfahren nur drei geeignete Unternehmen anfragen und zur Abgabe eines Angebots auffordern.

Da die (zusätzlich) zu vergebenden Personenverkehrsleistungen nach derzeitigem Stand jährlich weniger als 50.000 km betragen, kann die ansonsten spätestens ein Jahr vor Einleitung des Vergabeverfahrens erforderliche Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 entfallen.

Dieses Vorgehen wurde vorab mit der Genehmigungsbehörde im Landratsamt besprochen, eine Genehmigung kann in Aussicht gestellt werden.

Bedeutung der Prüfung für Beschlussvorschlag 1:

Durch die Bildung des beschriebenen eigenwirtschaftlichen Kernes kann der eigentliche Taktfahrplan, nach Genehmigung durch das Landratsamt, bereits vor Vergabe von Zusatzbausteinen in Betrieb gehen. Alle bisherigen Verbindungen, vor allem auch die aus den Schülerverkehren sind hierin enthalten.

Der Betreiber Stadtbus GmbH muss damit einverstanden sein und den neuen Taktfahrplan beim Nahverkehrsamt des Landkreises Rottweil zur Genehmigung einreichen

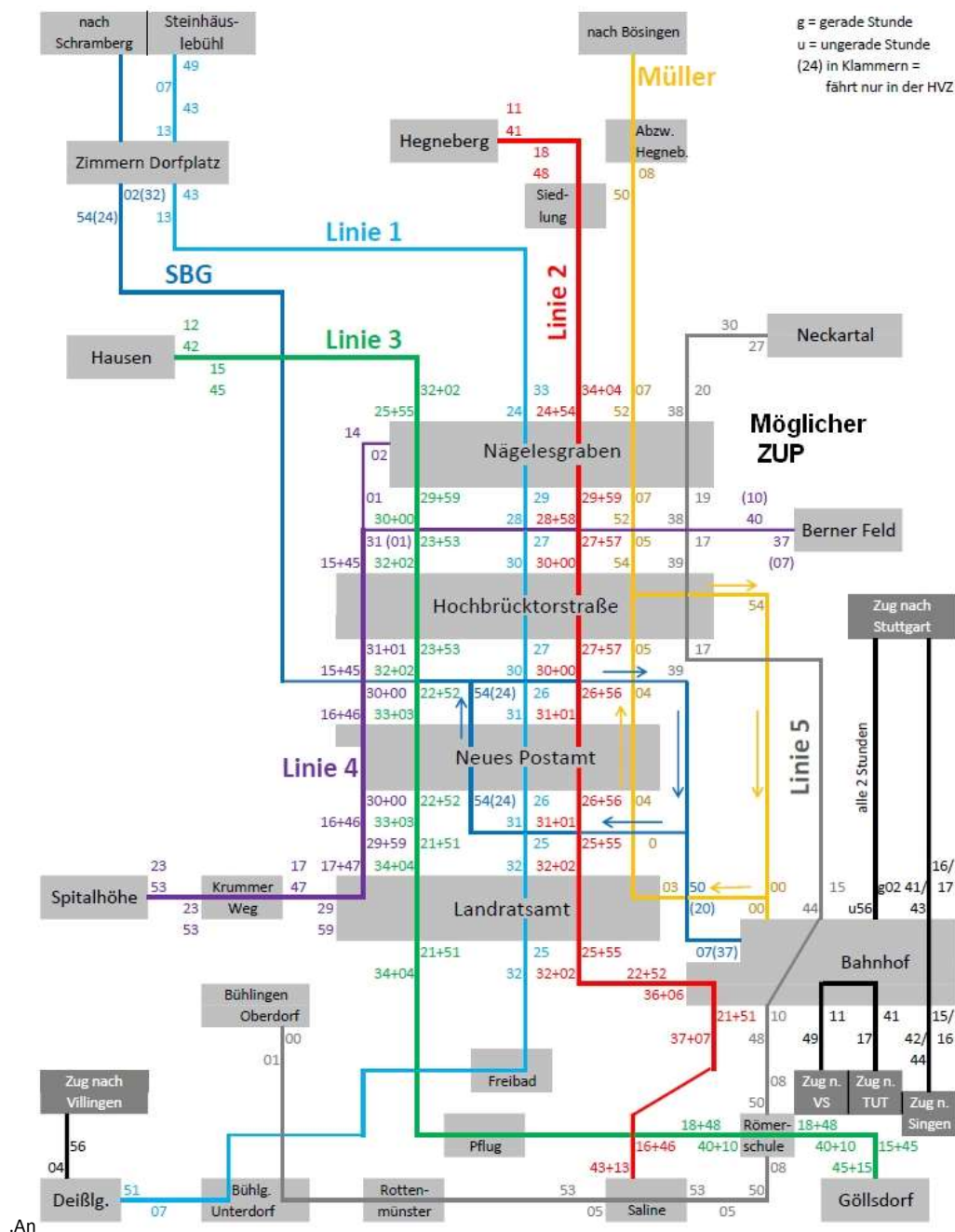
Bedeutung der Prüfung für Beschlussvorschlag 2 / Zusatzbausteine:

Zusatzleistungen dürfen nicht mehr als 50.000 Kilometer (Art. 7 Abs.2 S.2 VO 1370/2007) enthalten. Dies kann nach Überprüfung der Zusatzbausteine erfüllt werden. Eine Beauftragung kann als sogenannter Nettovertrag (Dienstleistungskonzession) oder als Bruttovertrag (öffentlicher Dienstleistungsauftrag) abgeschlossen werden.

Für den Betreiber Stadtbus GmbH kommt aus wirtschaftlichen Gründen nur ein Bruttovertrag in Frage.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb für die möglichen Zusatzleistungen, diese Vertragsart zu wählen. Für die Zusatzbausteine ist eine beschränkte Ausschreibung erforderlich, um dem Vergaberecht zu genügen. Der Schwellenwert liegt hier bei 221.000 € (netto) für eine Vergabe im nationalen Bereich.

5. Darstellung des neuen Liniennetzplanes



.An

Abb: neuer Netzfahrplan

- Linie 1:** Deisslingen Mitte (Zuganschluss) - Lauffen - Bühlingen - Stadionstr.- Landratsamt - ZUP - Tannstr./KKH - Zimmern Am Dorfplatz - Steinhäuslebühl - InKom
- Linie 2:** Hegneberg - Siedlung - ZUP - LRA - Bahnhof ZOB - Saline
- Linie 3:** Hausen - Feldbergstr.- ZUP - Pflug - Römerschule - Göllsdorf
- Linie 4:** Spitalhöhe - Krummer Weg - Untere Hauptstr.- Berner Feld
- Linie 5:** Neckartal - St. Elisabeth - ZUP - Bahnhof ZOB - Saline - Rottenmünster - Bühlingen Oberdorf
- Linie 9** Schülerbuslinie Dunningen-Stetten-Zimmern o.R.-Rottweil (Eschachtallinie)
- Linie 10** Schülerbuslinie Vaihinger Hof-Neukirch-Zepfenhan-Feckenhausen Göllsdorf-RW



Die neuen Netzpläne sollen auch in den Bussen angebracht werden

a. Neue Linien im Stadtverkehr Gesamtansicht (Stadtplan mit Linien)

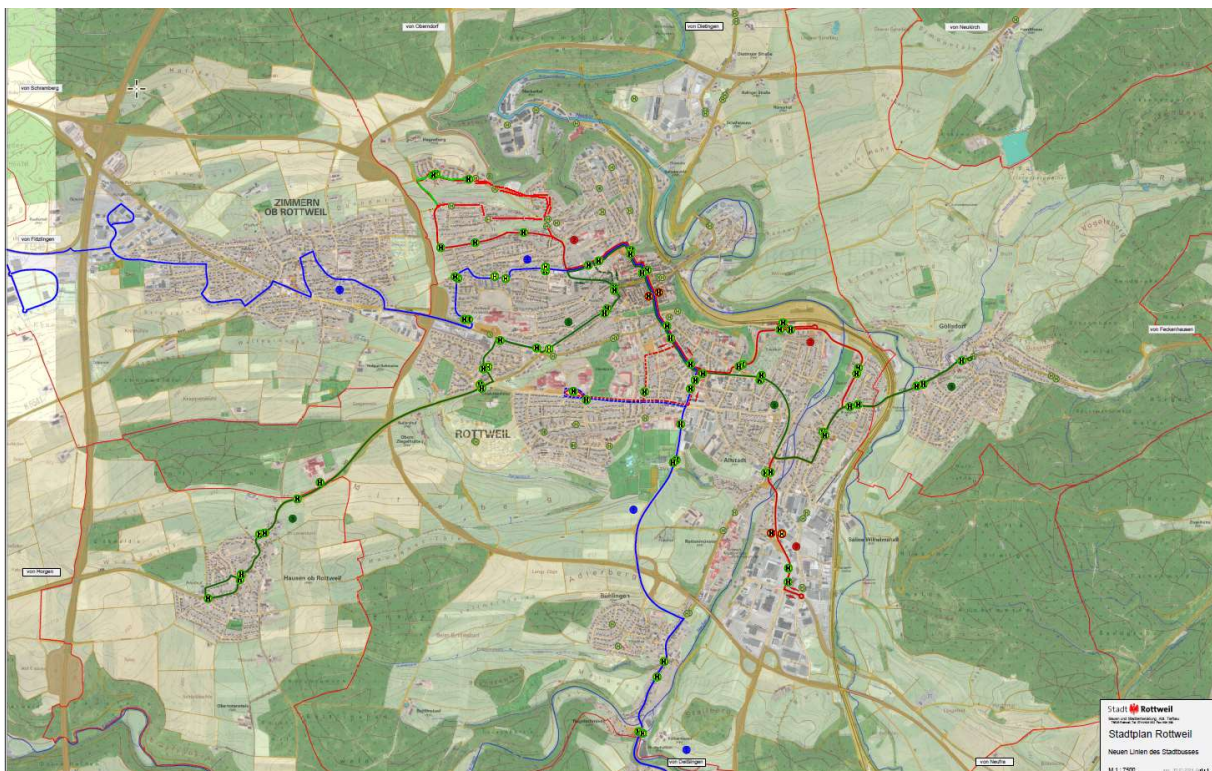


Abb: neue Linien in der Stadtkarte (nur Kerngebiet Rottweil)

Wichtige Änderungen:

- a) Die Umstiegsbeziehungen am ZUP und am ZOB werden deutlich verbessert.
- b) Mit den Linien 2 und 5 wird nun erstmals der ZOB am Bahnhof direkt angebunden. (Bisher noch über Haltestelle Eisenbahnstraße und Treppenanlage)
- c) Zusammenführung der Linien Siedlung und Hegneberg. Diese Durchmesserlinie ist mit der Fahrt durch die Innenstadt zur Saline eine der stärksten, neuen Hauptlinien. Es erfolgt eine Linienführung ohne direkte Verbindung über die Brückgasse von Hegneberg und Siedlung. Dafür wird die Linie (mit Ausnahme Schülerverkehr) im Hegneberg gegenüber dem Bestand verkürzt bis zur Elzacher Straße geführt. Eine

Reduzierung der Pufferzeit wird in Kauf genommen. Auf der Strecke werden die Lichtsignalanlagen mit Vorrangschaltung für ÖPNV ausgestattet.

d) Integration neuer Verbindungen in den Fahrplan, z.B. Neckartal und Berner Feld.

b. Die Linien im Einzelnen

Linie 1: Deisslingen Mitte (Zuganschluss) - Lauffen - Bühlingen - Stadionstr.- Landratsamt - ZUP - Tannstr./KKH - Zimmern Am Dorfplatz - Steinhäuslebühl - InKom

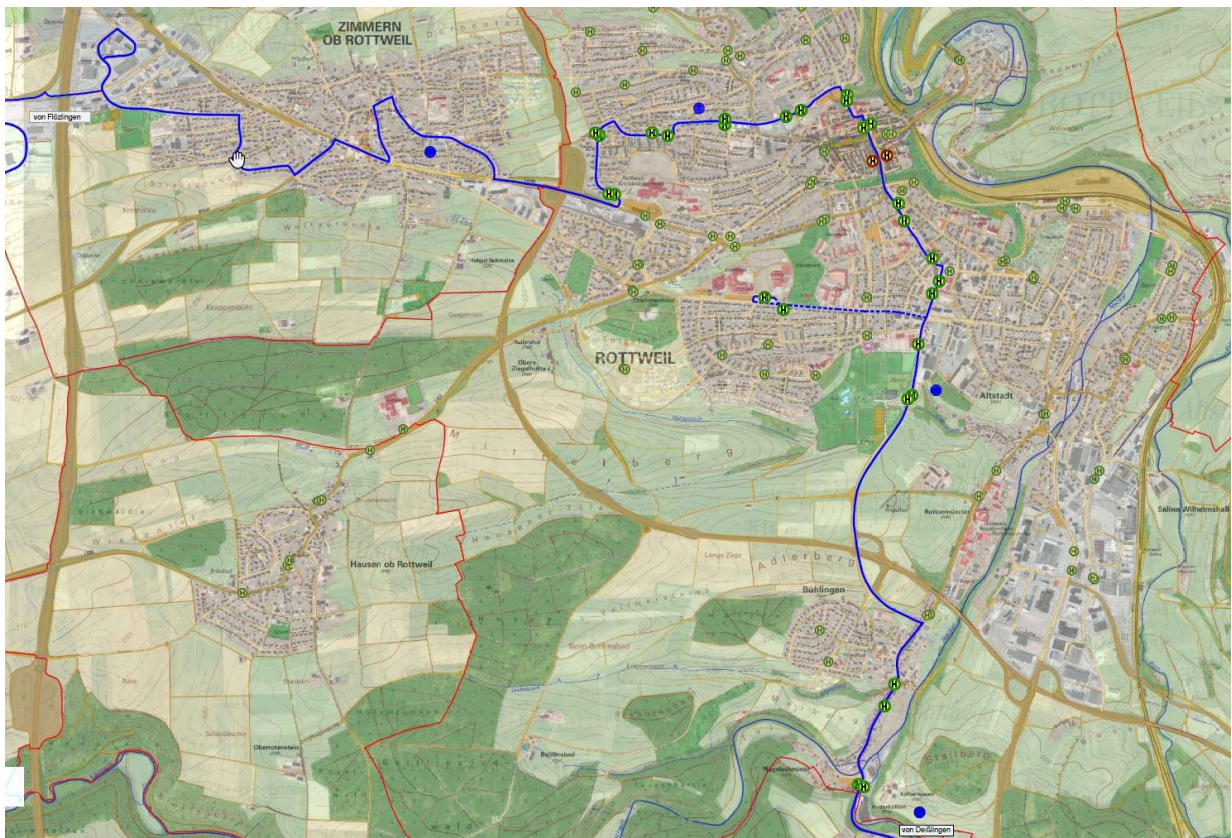
verkehrt im **Stundentakt**

Fahrzeug: Normalbus (12m)

Streckenführung: Deißlingen Mitte (mit Zuganschluss aus Bräunlingen – Donaueschingen – Villingen) über Lauffen – Rottweil nach Zimmern Steinhäuslebühl und InKom. In Rottweil erfolgt die Fahrt ab Bühlingen Unterdorf über die Stadionstr. (bisher Tuttlinger Str.) – LRA – Friedrichsplatz – Grundstr.- Tannstr.- KKH nach Zimmern.

Rendezvous am Friedrichsplatz (später ZUP) mit:

- ▶ Linie 2 (Siedlung, Hegneberg, Bahnhof, Saline)
- ▶ Linie 3 (Hausen – Pflug – Göllsdorf).



Linie 2: Hegneberg - Siedlung - ZUP - LRA - Bahnhof ZOB - Saline

verkehrt im **Halbstundentakt**.

Fahrzeug: Normalbus (12m), Hängerzug nur Morgens

Streckenführung: Start auf dem Hegneberg und wechselt über den Wirtschaftsweg (gesichert im Bplan) zur Siedlung und fährt weiter über Friedrichsplatz – LRA - ZOB Bahnhof zur Saline

Vorteile: Zwei Linien zusammengebunden und Bahnhof direkt angefahren, nicht wie bisher nur über die Eisenbahnstraße. Gesicherte Umstiege am Friedrichsplatz möglich, Gewerbegebiet Saline wird direkt angefahren.

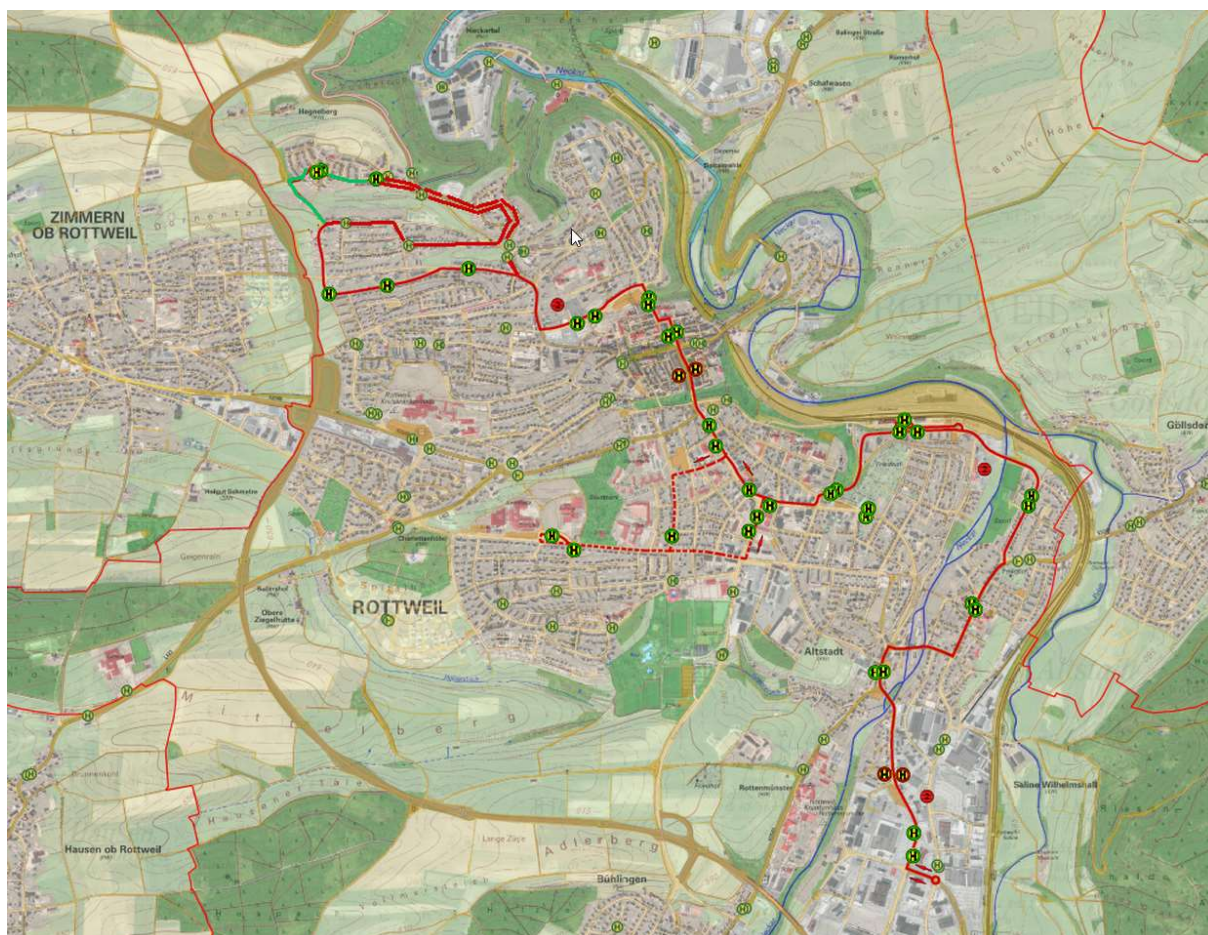
Rendezvous am Friedrichsplatz (später ZUP) mit:

► Linie 1 (Tannstr./KKH, Zimmern incl. Steinhäuslebühl und InKom, Freibad, Bühlingen, Lauffen und Deißlingen) und

► Linie 3 (Hausen – Pflug – Gölldorf).

Bahnhof Zuganschluss von/nach Stuttgart (IC) und Zürich (IC) sowie vom/zum Ringzug Richtung Tuttlingen (wenn Bus Aus/in Richtung Hegneberg fährt)

Richtung Saline besteht Zuganschluss von/nach Sulz-Oberndorf.



Diese Linienführung entstand nach der Bürgerbeteiligung vor Ort und stellt nur in Verbindung mit Verkürzung der Linie im Hegneberg, Ampelvorrangschaltungen und Entfall zweier Haltestellen eine machbare Lösung dar.

Linie 3: Hausen - Feldbergstr.- ZUP - Pflug - Römerschule - Gölldorf

verkehrt im **Halbstundentakt**.

Fahrzeug: Normalbus (12m)

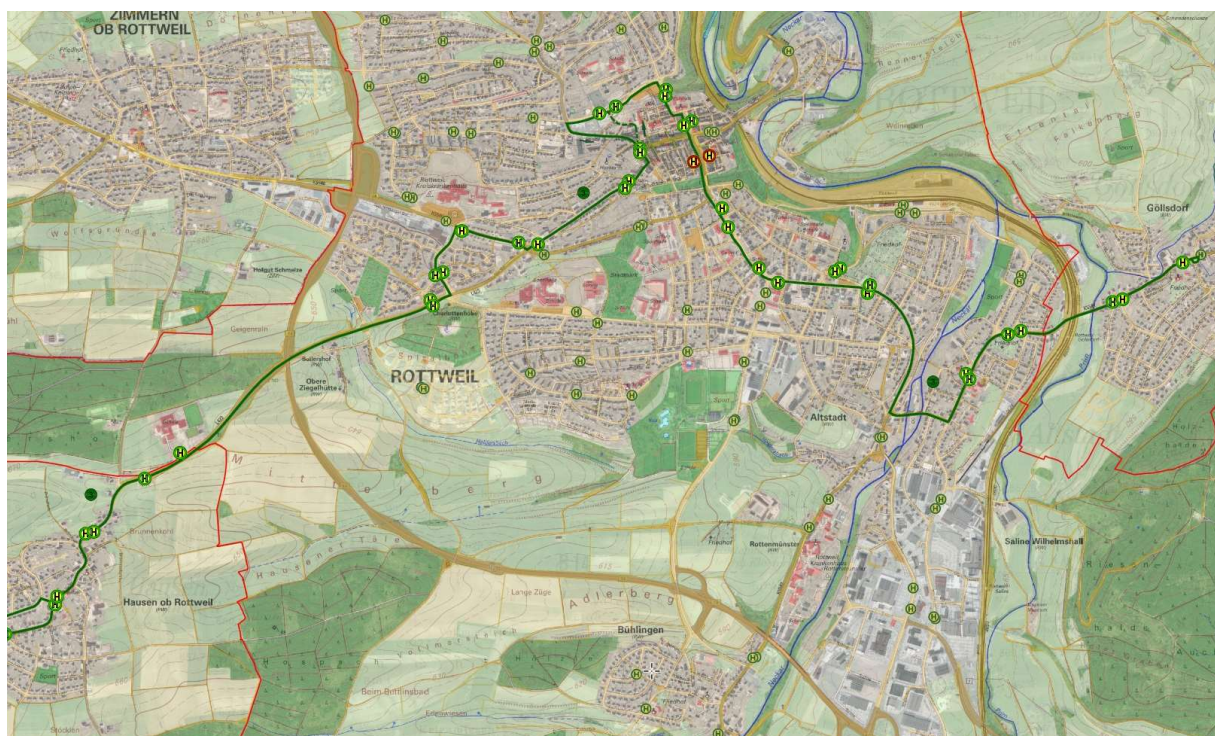
Streckenführung: verbindet Hausen mit Gölldorf über Feldbergstr.- Friedrichsplatz – LRA – Pflug – Römerschule.

Wesentliche Änderung: Da jetzt Linie 2 die Transferfunktion zwischen Stadtmitte und Bahnhof ZOB übernimmt, besteht keine Notwendigkeit mehr, die Linie 3 über die Eisenbahnstr. zu führen. Linie 2 verkehrt stattdessen über Pflug – Tuttlinger Straße und übernimmt dort die Bedienung von der Deißlinger Linie, die bisher hier fuhr. Letztere kann dadurch über die Stadionsstraße fahren, wodurch das Freibad wieder regelmäßig (und nicht nur an Ferientagen) an den Stadtverkehr angeschlossen ist.

Rendezvous am Friedrichsplatz (später ZUP) mit

- ▶ Linien 1 (Tannstr./KKH, Zimmern incl. Steinhäuslebühl und InKom, Freibad, Bühlingen, Laufen und Deißlingen) und
- ▶ Linie 2 (Siedlung, Hegneberg, Bahnhof, Saline).

Stündliche Umsteigeverbindung neu: an der Römerschule mit Linie 5 von Gölldorf zur Saline und zurück.



Linie 4: Spitalhöhe - Krummer Weg - Untere Hauptstr.- Berner Feld

verkehrt im **Halbstundentakt** zwischen Spitalhöhe und Stadtmitte

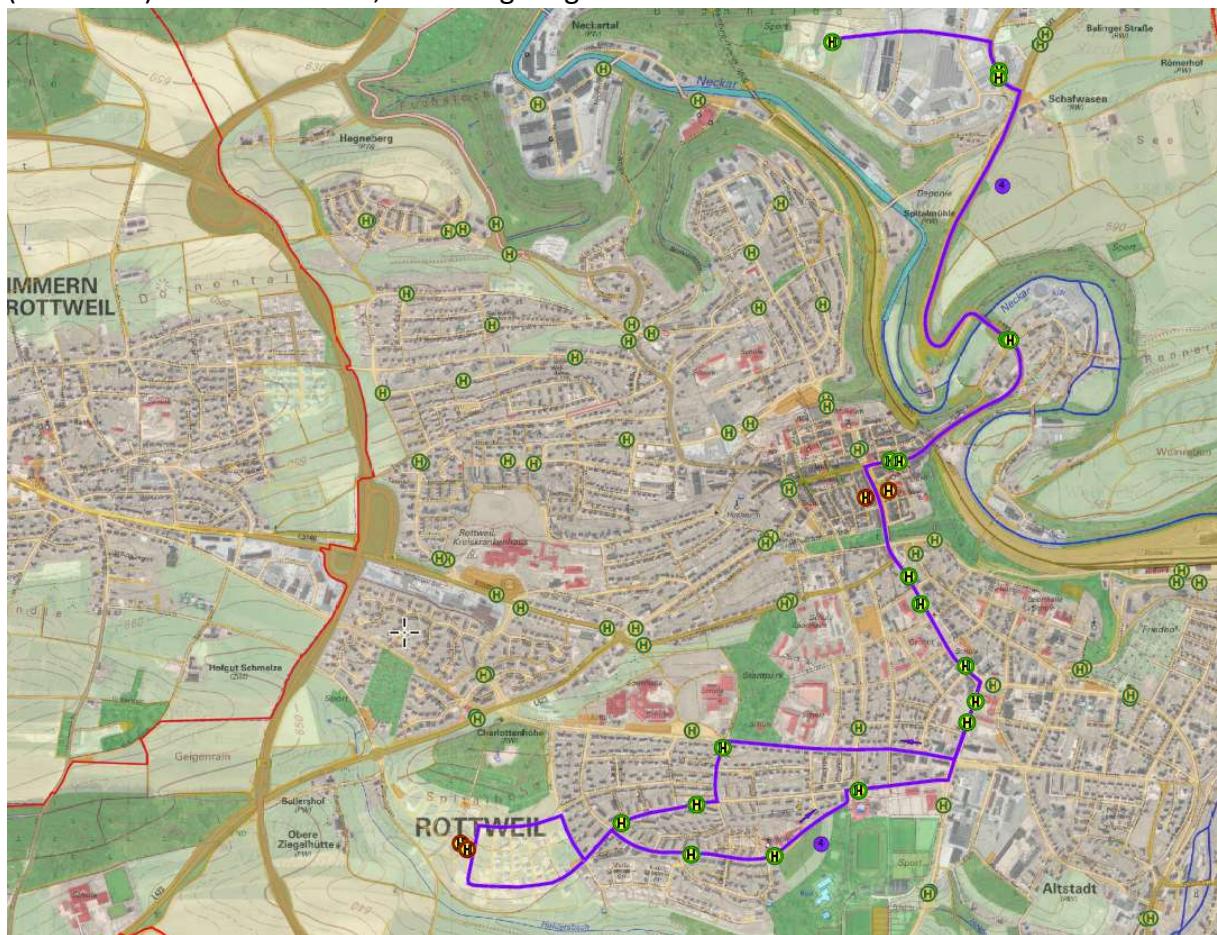
Fahrzeug: Kleinbus

Jede zweite Fahrt verkehrt bis Berner Feld. In der Hauptverkehrszeit des Berufsverkehrs gilt der Halbstundentakt auch fürs Berner Feld.

Streckenführung: Spitalhöhe – Krummer Weg – LRA – Stadtmitte – Berner Feld.

Rendevous: Diejenigen Fahrten, die in der Stadtmitte enden, fahren bis Friedrichsplatz, die Fahrten zum Berner Feld halten stattdessen in der Unteren Hauptstraße. Am Landratsamt besteht etwa bis Mittag Anschluss zur Linie 2 zum Bahnhof und zur Saline, ab Mittag umgekehrt; ebenso auch zu den Linien 1 (Lauffen – Deißlingen) und 3 (Altstadt – Gölldorf).

Spitalhöhe wird Endstation dieser Linie, die bisherige Umwegschleife der Hausener Linie zur Anbindung Spitalhöhe kann dadurch entfallen. Der Takt dieser Linie verschiebt sich ab Mittag um ¼ Stunde, damit für die Rückfahrten der Anschluss vom Bahnhof aufgenommen werden kann. An der Unteren Hauptstr. besteht bis Mittag direkter Anschluss von allen Richtungen (Linien 1-3) zum Berner Feld, ab Mittag umgekehrt.



Linie 5: Neckartal - St. Elisabeth - ZUP - Bahnhof ZOB - Saline - Rottenmünster - Bühligen Oberdorf

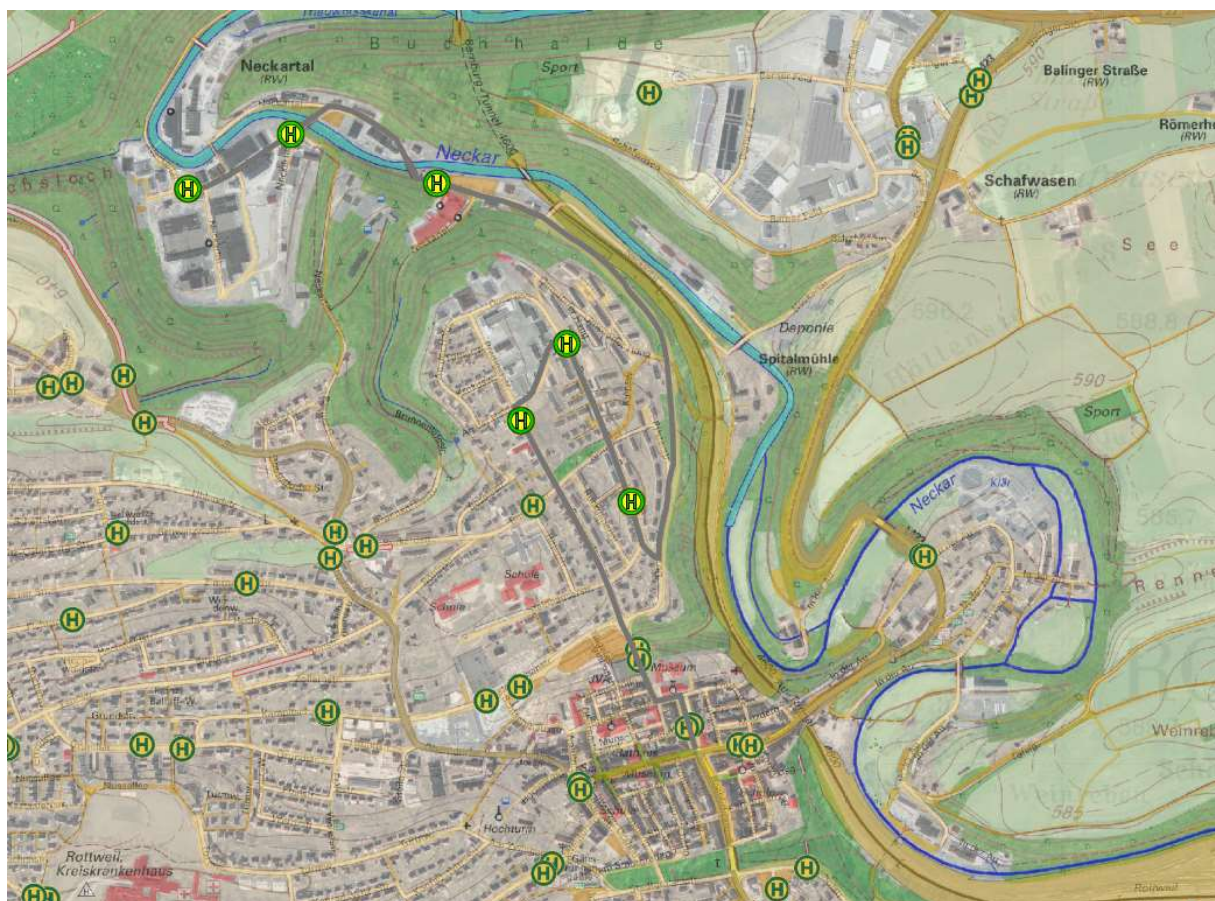
verkehrt im Stundentakt

Fahrzeug: Kleinbus

Streckenführung: Bühliger Oberdorf und fährt über Unterdorf – Rottenmünster – Saline – Römerschule – Bahnhof ZOB – Friedrichsplatz (ZUP) ins Neckartal.

Damit ist das Neckartal neu mit tagesdurchgängigen Busfahrten angebunden (nicht mehr nur im Schülerverkehr). Die Linie hat außerdem die Funktion, die Ringzüge in/aus Richtung Bräunlingen – Donaueschingen – Villingen mit der Stadtmitte zu verbinden. Zudem übernimmt diese die Bedienung der Haltestellen St. Elisabeth und Durschstraße, die bisher durch die Linie zur Siedlung angefahren wurden. Der südliche Linienast verbindet die IC-Züge von/nach Stuttgart sowie die Ringzüge von/nach Tuttlingen mit der Saline, dem Rottenmünster und Bühligen. Letztere bekommen dadurch erstmals eine direkte Verbindung zum Bahnhof mit guter Anschlussverknüpfung zu den wichtigsten Zügen. Nachteil ist, dass dadurch die (kaum genutzte) Verbindung von Bühligen Oberdorf zur Stadtmitte etwas länger dauert.

- Linie 46 (bisher 10 bzw. 5010)
- Linie 49 (bisher 9 bzw. 5009)



c. Einbindung der Schülerverkehre

Der Schülerverkehr wurde im Anschluss an die Planung des Liniennetzes und Taktverkehrs im Detail betrachtet: für sämtliche Schulen im Planungsgebiet lagen für jede Relation die Schülerzahlen vor. Der Planungsansatz war, dass der Schülerverkehr soweit möglich in den Fahrten des Taktfahrplans „mitschwimmen“ soll, um die Fahrgäste, die mit der Schule nichts zu tun haben, möglichst wenig durch Abweichungen zu beeinträchtigen.

Das geht auf Grund der Anzahl der zu befördernden Schüler, nur bedingt. Deshalb sind Abweichungen im Taktfahrplan (z.B. durch Anfahrt des Schulzentrums) unvermeidlich. Sie wurden jedoch so gering wie möglich gehalten.

Außerdem sind wie bisher zahlreiche Verstärkerbusse und drei Busanhänger im Schülerverkehr eingeplant.

Für manche Schüler ergeben sich Veränderungen. Es wurde deshalb für jede betroffene Schule ein eigener Fahrplanauszug mit den für sie relevanten Fahrten erstellt. Dieser wurde der Schule zugestellt und nach entsprechender Rückmeldung der Fahrplan soweit möglich auf die Bedürfnisse abgestimmt. Auf Grund der begrenzten Anzahl an Bussen, die sich im eigenwirtschaftlichen Verkehr auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht vermehren lassen, sind, wie bisher auch, Wartezeiten nicht immer zu vermeiden, da manche Busse zwei oder drei Schulfahrten nacheinander absolvieren müssen. Z.T. sind durch die Veränderungen andere Schüler betroffen als bisher. In der Summe sind aber leichte Verbesserungen gelungen.

d. Haltestellen

Durch die Veränderung des Liniennetzes gibt es auch Änderungen in der Anfahrt von Haltestellen. Einige bisher kaum frequentierte fallen weg, manche kommen neu dazu.

Im nachfolgender Tabelle sind diese detailliert aufgelistet:

Haltestellenbezeichnung/Ort	Linie	neu	entfällt
Bühlingen Stadionstr. beidseitig	1	X	
Hochbrücktorstr. beidseitig (erst wenn Friedrichsplatz entfällt)	alle	X	
Friedrichsplatz beidseitig (sobald Hochbrücktorstr. eingerichtet und ZUP Nägelesgraben in Betrieb ist)	alle		X
Hegneberg Überlinger Straße (nur noch Schulbus)	2		X
Berner Feld Süd beidseitig	4	X	
Basler Str. bei Abzw. Züricher Str. einseitig	4	X	
St. Elisabeth neu in Predigerstr. vor Einmündung Kieneweg, einseitig	5	X	
St. Elisabeth neu in Ritterstr., einseitig	5	X	
St. Elisabeth entfällt an heutiger Position			X
Brunnentäle			X
Omsdorfer Hang			X
Predigerstr./An der Halde			X
Durschstr. einseitig stadteinwärts	5	X	
Landratsamt Stadionstraße bei LIDL wird verschoben		X	X

Im weiteren Verlauf der Anpassungen, sollen nach und nach die Haltestellenaushänge und die Fahrpläne einheitlich gestaltet werden. Eine erste Veränderung kann mit Einrichtung der DFI (Dynamischen Fahrgastinformation) 2025 in Aussicht gestellt werden, da hier mittlerweile modulare Systeme angeboten werden.

6. Mögliche Zusatzmodule

Die Anregungen und Wünsche aus den Bürgerbeteiligungen und Gemeinderatsklausuren wurden als sogenannte Zusatzbausteine formuliert. Sie müssen trotz eigenwirtschaftlichem Verkehr vergaberechtlich möglich sein und sollen sich nicht mit bereits bestehenden Angeboten des Landratsamtes doppeln.

Dies betrifft z.B. die Anfangs angedachten Verbesserungen durch Rufbusse und OnDemand Verkehre, vor Allem zu den Ortsteilen. Hier existiert bereits ein funktionierendes Anrufbussystem, das durch den Landkreis organisiert und in Zukunft noch verstärkt wird.

Würde die Stadt Rottweil hier zusätzlich einsteigen, hätte das zur Folge, dass sich der Landkreis zurückziehen würde, um sich die Kosten und das doppelte Angebot zu sparen.

Die eingesetzten Preise entstammen einer Markterkundung, die im Vorfeld der noch durchzuführenden Ausschreibung gemacht wurde.

Wichtig: Durch die nun in enger Taktung und ohne signifikante Fahrpausen gefahrenen Linien entstehen nachweisbare Personalmehrkosten gegenüber dem bisher eigenwirtschaftlichen Betrieb, die sich im Grundmodul mit Mehrkosten von 219.000 € niederschlagen. Diese Kosten werden in der HH-Planung 2025 aktuell schon berücksichtigt, die der Zusatzbausteine nicht.

Nachfolgend die nach rechtlicher Prüfung aktualisierte Tabelle zur Gliederung der Maßnahmen und Angebote. Die eingesetzten Schätzpreise entstammen einer Markterkundung. Durch die nun in enger Taktung und ohne signifikante Fahrpausen gefahrenen Linien entstehen nachweisbaren Personalmehrkosten, die sich im Grundmodul niederschlagen.

Bezeichnung	Umfang	Kosten (Netto)
Grundmodul (als eigenwirtschaftlicher Kern)	Mindestleistungen des bisherigen Fahrplanes mit allen Linien; Mo-Fr bis 20 Uhr und Samstag bis 14 Uhr jedoch in engem Takt gefahren, so dass die gewünschten Verbesserungen entstehen.	219.000 €
<i>Hinweis zum Grundmodul</i>	<i>jeweils erste und letzte Stunde auf Rufbus-Basis kalkuliert. (wie bisher) Betrag ist zwingend erforderlich, damit neuer Taktfahrplan gefahren werden kann</i>	
Zusatzbaustein 1	erste und letzte Stunde im Taktverkehr (nicht als Rufbus) 6-7 Uhr und 19-20 Uhr	70.000 €
Zusatzbaustein 2	Zeitliche Ausdehnung von 20-22 Uhr an Mo-Fr (Mit Bus/Kleinbus auf den Hauptstrecken)	49.800 €
Zusatzbaustein 3	Zeitliche Ausdehnung an Samstagen von 14-22 Uhr (Mit Bus/Kleinbus auf den Hauptstrecken)	34.900 €
Zusatzbaustein 4	Ausdehnung Fr und Vorfeiertag von 22-24 Uhr (Basis: Zusatzbaustein 2);	43.000 €
	Ausdehnung Sa von 22-24 Uhr (Basis: Zusatzbaustein 3)	
Zusatzbaustein 5	Verlängerung der Fahrten als Rufbus ab Ende Hauptfahrzeit 24 Uhr. -> Es gibt bereits einen Anrufbus des Landkreises bis 1 Uhr. Eine Verlängerung bis zwei Uhr mit dem Stadtbus wäre ggf. mit dem Landratsamt zu verhandeln	
Zusatzbaustein 6	Schaffung einer Linie im Taktverkehr (Stundentakt) für die drei Ortsteile (Feckenhausen, Neukirch, Zepfenhan) würde Zusatzkosten von ca. 150.000 € bedeuten	

7. Anbindung der Ortsteile

Im Zuge der weiteren Ausarbeitung war aus der Gemeinderatsrunde 2023 der Prüfauftrag mitgegeben worden, die Bestandssituation der Verbindungen zu den Ortsteilen zu prüfen und gegebenenfalls Verbesserungs- oder Handlungsvorschläge zu machen.

Neufra

Bestand: Gute Anbindung halbstündlich, durch den SBG (7044) und Regionalzug RB 34
Plan: wie bisher und zusätzlich wurde der Ausbau des Regiobusangebotes im Kreistag beschlossen.

Göllsdorf:

Bestand: Gute Anbindung durch den Stadtbus, halbstündlich, Umstieg am Friedrichsplatz nur mit längerer Wartezeit;
Plan: Umstiege ohne Wartezeit; ZUP neue Linie 3: Hausen – Stadtmitte- Göllsdorf mit Anfahrt Ringzughalt

Hausen:

Bestand: Gute Anbindung durch den Stadtbus, halbstündlich, Umstieg am Friedrichsplatz nur mit längerer Wartezeit;
Plan: Umstiege ohne Wartezeit; neue Linie 3: Hausen – Stadtmitte- Göllsdorf mit Anfahrt Ringzughalt

Neukirch/Zepfenhan/Feckenhausen:

Bestand: Anbindung für den Schülerverkehr morgens und mittags. Dazwischen, in Fahrplanlücken und an den schulfreien Tagen, stündlich angebunden über das Rufbusangebot der Stadtbus GmbH.
 Abend- und Wochenendverkehr ebenfalls stündlich durch den Anrufbus des Landkreises.
 Besonderheit für Neukirch:
 Direktbusse Rottweil (üb. Neukirch)-nach Schömberg/Balingen zu den wichtigsten Zeiten des Schülerverkehrs.

Plan: Verbesserungen ergeben sich nach einer zusätzlichen Beschaffung eines Anrufbusses durch den Landkreis. Durch Kooperation mit dem Zollernalbkreis wird nun auch das für 2024 vorgesehene Zusatzangebot mit dem Ausbau des Regiobusses (s. oben) wirksam.
 Eine weitere Möglichkeit besteht in der Vor- bzw. Dauerbuchung des (An-) Rufbusses für Firmen, z.B. für Schichtwechsel außerhalb der Taktfahrzeiten.

Info: Der Ersatz des bestehenden Rufbusangebotes durch eine Linie im Taktverkehr im Stundentakt für diese drei Ortsteile würde Zusatzkosten von 150.000 € bedeuten.

8. Kommunikationskampagne und Anreize

Wie auch in anderen Städten ähnlicher Größe, sollten die künftigen Verbesserungen durch eine Kommunikationskampagne begleitet werden. Nachfolgend wurden in Zusammenarbeit mit der NVSW und der Stadtbuss GmbH ein Paket ein Maßnahmenpaket mögliche Elemente gelistet. Vorgeschlagen wird, aus dem Budget des Mobilitätskonzeptes hierzu einen Betrag von 20.000 € in den nächsten zwei Jahren für die Maßnahmen zur Verfügung zu stellen.

- Werbung auf den Stadtbussen
- Banner im Stadtgebiet (ähnlich Verkehrsversuch)
- Flyer und Plakate für Geschäfte, Tourist, Bürgerinfo
- Werbung auf der Homepage (als link auf unsere Mobilitätsseite , dann eigene page mit Sachinhalten)
- Werbung in der Presse
- Verweis auf die einschlägigen Apps
- Ein kostenloses Freiticket von Coupon am Flyer



Finanzielle Anreize könnten neben dem bestehenden Angebot des Deutschlandtickets auch ein verbilligtes Ticket sein, das z.B. durch Parkgebühren querfinanziert wird. Da dies über den Tarifverbund MOVE laufen muss, wurde dort bereits angefragt. Hier kam die Empfehlung, abzuwarten bis die in Arbeit befindliche Handlungsempfehlung dazu von MOVE zur Verfügung gestellt werden kann. Der Tarifverbund will einen erneuten Flickenteppich in der Tariflandschaft vermeiden.

9. Zeitliche Umsetzung / Terminplan

Mi 16.10.2024	UBV Sitzung – Vorberatung Neuer Taktfahrplan und Zusatzbausteine
Mi 23.10.2024	GR Sitzung - Beschluss Neuer Taktfahrplan und Zusatzbausteine
Ende Oktober	Fahrplanänderungsantrag von Stadtbus GmbH an LRA Rottweil Parallel: öffentliche Ausschreibung Zusatzbausteine
ca. 4 Wochen	Anhörung von umliegenden Busunternehmen (u. Gem. Zimmern, Dunningen) Genehmigung durch LRA
Ziel:	Einführung des Integrierten Taktfahrplanes mit regulärem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2024
Weitere Module	Je nach Auftragswert der Zusatzbausteine nationale oder europaweite Ausschreibung mit Vorankündigung Start frühestens Ende 2025

Fazit: Es bleibt festzuhalten, dass es trotz der engen Vorgaben auf Grund eigenwirtschaftlicher Konzession gelingt, alle Vorgaben zu erfüllen und einen wirksamen Mobilitätsbaustein bis zur Neuvergabe 2031 zu schaffen.

Aufgestellt 10.10.2024, H.Bisinger, Mobilitätsbeauftragter der Stadt Rottweil

