

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2020/275

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nei n	Enth
Gemeinderat	öffentlich	07.12.2020	Beschlussfassung			

Beantwortung von Fragen im Zusammenhang mit dem Haushaltsplan der Stadt - Anträge der SPD- und CDU-Fraktion

I. Beschlussantrag

Die in der Begründung dargelegten Anträge Ziffern 1 – 4 sind mit den nachfolgenden Begründungen erledigt.

II. Begründung

Im Zusammenhang mit der Beratung der städtischen Haushaltspläne wurden auch diverse Fragen an die Stadtwerke gerichtet, deren Beantwortung bisher noch nicht erfolgt ist. Nachstehend werden die aufgelisteten Anträge oder Fragen beantwortet.

1. Antrag: Erstellung eines Berichts zur Beurteilung der Wirksamkeit im Bereich der Fahrgastzahlen des umgestellten ÖPNV

Im Dezember 2017 wurde die Verdichtung der Vertaktung im Stadtlinienverkehr umgesetzt. Die Steigerung der Fahrgäste im Jahr 2018 lag bei bescheidenen 4,5 %. Der eigentliche Durchbruch kam dann mit der Einführung des Bürgertickets im Jahr 2019. Hier konnte eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 23,3 % festgestellt und als Erfolg gewertet werden.

Fahrgastzahlen 2017 - 2019

Verkehrsräume	2017	2018	2019
Stadtlinienverkehr Linien 1 - 10	1.745.919	1.824.111	2.152.730
Überlandlinienverkehr Linien 11 - 281	672.367	669.334	695.011
Entwicklung Stadt	100,0 %	104,5 %	123,3 %
Entwicklung Überland	100,0 %	99,5 %	103,4 %

Im laufenden Jahr sind die Fahrgastzahlen wegen der Corona-Pandemie stark eingebrochen.

Die Stadt Biberach subventioniert das **Bürgerticket** in Höhe von **450 T€** jährlich. Diese Kosten werden im städtischen Haushalt verbucht.

Die Verdichtung der Vertaktung hat zu höheren Kosten von 500 T€/Jahr geführt. Durch den Anstieg der Fahrgäste ab 2019 erhalten die Stadtwerke über den Verkehrsverbund DING zeitversetzt höhere Fahrgeldeinnahmen. Im Jahr 2019 sind die Fahrgeldeinnahmen der SWBC um insgesamt 439 T€ (netto) gestiegen. Darin enthalten sind auch die Mehrerlöse aufgrund der Tarifierung von rd. 60 T€. Den höheren Aufwendungen aus der Vertaktung stehen also höhere Erlöse von 379 T€ gegenüber. Es verbleibt eine **Erhöhung des Defizitausgleichs von 121 T€** im Stadtlinienverkehr. Der Kreis hat sich an der Verbesserung des ÖPNV bislang nicht beteiligt. Er hat lediglich pauschal 25 T€ für die Jahre 2019 und 2020 als Ausgleich an die Stadt bezahlt.

Unterm Strich sind somit rd. 100 T€ Mehrkosten aus der besseren Vertaktung des Stadtlinienverkehrs an der Stadt hängen geblieben. Hinzu kommen die Kosten für das Bürgerticket. **Insgesamt handelt es sich also um jährliche Mehrkosten von 550 T€.**

2. Antrag: Prüfung einer kostenlosen Schülerbeförderung zu den Biberacher Schulen und der Hochschule

Aus der beigefügten Grafik (Anlage 2) sind die Verästelungen der Finanzierung des ÖPNV dargestellt. Die Schülerbeförderung ist ein eigenständiger Finanzierungsast. Eingriffe in der Schülerbeförderung hätten Kürzungen an anderer Stelle zur Folge.

Die grundsätzliche Finanzierung des ÖPNV ist Aufgabe des Landes. Als Aufgabenträger kommt dann der Landkreis noch ins Spiel. Die Stadt sollte hier - im Gegensatz zum Bürgerticket - keine besonderen Subventionsmaßnahmen für Schüler schaffen, weil das dann im Gesamtkonstrukt zu finanziellen Nachteilen beim Aufgabenträger führen könnte.

Außerdem würde eine einseitige Förderung von Schülern durch die Stadt zu Ungleichbehandlungen unter den Schülern, die in Biberach auf die Schule gehen führen und damit den Unmut unter den Schülern und Eltern einerseits aber auch bei den Nachbargemeinden andererseits erzeugen. Dies würde die künftige Zusammenarbeit erschweren und damit dem Ziel einer Ausweitung von ÖPNV-Angeboten zuwiderlaufen.

Vor diesem Hintergrund ist die Umsetzung des Bürgertickets auf den Schülerverkehr in absehbarer Zeit aus finanztechnischen Gründen nicht sinnvoll.

3. Antrag: Anlaufstelle für den Erwerb des Bürgertickets im Rathaus einrichten

Eine Anlaufstelle im Rathaus kann nicht eingerichtet werden. Das ist wegen der räumlichen Enge im Rathaus insgesamt nicht möglich.

Vielmehr wird die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in der Nähe des Bahnhofs oder im Bahnhof selbst favorisiert. Die Stadtwerke haben hierfür die Beantragung von Zuschüssen angeregt, wonach nicht nur die Investitionskosten für eine Mobilitätszentrale, sondern darüber hinaus auch noch eine Anschubfinanzierung für den laufenden Betrieb - ohne Personal - möglich wäre. Eine Antragstellung bis Ende November 2020 war aber nicht leistbar. Das Baudezernat ist in Gesprächen mit der Bahn. Die Prioritäten der Bahn liegen aber an erster Stelle beim Kiosk und nicht bei der Mobilitätsdrehscheibe.

In dieser Mobilitätszentrale soll neben den Stadtwerken auch die DING-Verkaufsstelle, die bisher in der Bahnhofsstraße angesiedelt ist sowie künftige Sharing-Angebote mit angedockt werden. Ein Raumprogramm haben die Stadtwerke dazu bereits erstellt. Damit verbunden wäre dann die komplette Aufgabe der Büros in der Freiburger Straße für die Sparte ÖPNV.

4. Antrag: ÖPNV-Stadtbusverkehr: Einstieg in die Konzessionsverhandlungen der Buslinien um Ringschnait in den Stadtlinienverkehr einzubinden

Für diese Frage ist nicht die Stadt, sondern der Landkreis als Aufgabenträger zuständig. Die Stadt ist seit geraumer Zeit auf den Landkreis bereits zugegangen. Der Leiter des Verkehrsamtes des Landkreises hat dazu nachstehende Stellungnahme abgegeben.

„Der bestehende Verkehr ist bis 31.08.2024 konzessioniert. Die Linien sind im Linienbündel 3 gebündelt. Synchronisationszeitraum des Bündels ist der 31.01.2027. Eine Vorabbenachrichtigung erfolgt auf Basis der Vorgaben im Nahverkehrsplan. Wegen des Synchronisationszeitraums und der Kürze der Laufzeit (2,5 Jahre) dürfte es kein klassisches Vergabeverfahren nach Art 5 Abs. 3 VO 1370 geben, sondern eher eine Direktvergabe. Im Rahmen unseres Mobilitätskonzepts wird der Nahverkehrsplan fortgeschrieben und dabei die Zuordnung der Linien zu den Bündeln verifiziert und ggf. werden sie neu zugeschnitten. Im neuen Nahverkehrsplan müssten und können die Möglichkeiten geschaffen

werden. Ob neben den aktuell konzessionierten Angeboten ein weiterer und davon unabhängiger Bedarf besteht (keine Verdichtung des jetzigen Angebots), müsste geprüft werden. Wenn ja und es würden die Voraussetzungen für einen eigenständigen Verkehr vorliegen (keine Doppelbedienung usw.) dann könnten wir u. U. eine neue Linie schaffen und diese direkt vergeben.“

Das bedeutet konkret, dass der Landkreis informiert ist und unser Ansinnen zugewandt bei der nächsten Änderung des Nahverkehrsplanes berücksichtigen möchte. Wir sind zuversichtlich, dass dies zeitnah erfolgen wird, weil der Landkreis ohnehin beabsichtigt, in ein Mobilitätskonzept einzusteigen und hierzu bereits Vorstellungen entwickelt hat.

Margit Leonhardt

Geschäftsführerin

Anlage 1 - Auszug Anlage - Bearbeitungsliste Drucksache Nr. 2020 144

Anlage 2 - Schaubild ÖPNV-Finanzierung