



## **Stadtbus-Linie 50 (Onolzheim-Altenmünster-Innenstadt-Goldbach-Westgartshausen)**

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Beratungsfolge</b>	<b>Status</b>
Bau- und Sozialausschuss	23.04.2024	Vorberatung	öffentlich
Gemeinderat	02.05.2024	Entscheidung	öffentlich

### **Anlagen**

- Fahrgastzählung vom 09.03.2022 (Anlage 1)
- Fahrgastzählung vom 22.03.2023 (Anlage 2)
- Fahrgastzählung KW 08/2024 (Anlage 3)
- Punktuelle Fahrgastzählungen März 2024 (Anlage 4)

### **Weitere beteiligte Ressorts**

### **I. Beschlussvorschlag**

Eine Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrages für die Stadtbus-Linie 50 erfolgt nicht.

### **II. Sachverhalt und Begründung**

In seiner Sitzung am 17.07.2019 hatte der Gemeinderat grundsätzlich der Einführung der neuen Stadtbus-Linie Onolzheim – Altenmünster – Innenstadt – Goldbach – Westgartshausen ab dem Sommer-Fahrplan 2021 befristet für drei Jahre zugestimmt.

Es erfolgte anschließend die konzessionsrechtliche Abstimmung mit dem Landratsamt Schwäbisch Hall. Dieses sah hier die Möglichkeit, eine Genehmigung im Rahmen des bestehenden Lini- enbündels „Südlicher Altkreis Crailsheim“ vorzunehmen. Voraussetzung war aber die Vorlage ei- nes Gutachtens durch die Stadt Crailsheim, das die vergaberechtliche Zulässigkeit einer Direkt- vergabe an den Konzessionsinhaber dieses Linienbündels, die Fa. Friedrich Müller Omnibusunter- nehmen GmbH, Schwäbisch Hall, bestätigt.

In seiner Sitzung am 20.07.2021 stimmte der Bau- und Sozialausschuss dem Abschluss eines Ver- kehrsvertrages für die neue Stadtbus-Linie 50 mit der Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall für den Zeitraum vom 01.09.2021 bis 31.08.2024 zu.

Mit Datum 06.08./17.08.2021 erfolgte die Unterzeichnung des entsprechenden Verkehrsvertrages.



Nach diesem Vertrag war die Stadt berechtigt, vom Verkehrsunternehmen die Durchführung von Verkehrszählungen zu verlangen, sofern damit kein unverhältnismäßig großer Aufwand verbunden war.

Nachdem auf die Anfragen vom 07.10.2021 sowie 03.12.2021 keine Zählergebnisse durch das Verkehrsunternehmen vorgelegt wurden, führte die Verwaltung eine eigene Zählung am 09.03.2022 durch (Anlage 1).

Auf weitere Anfrage vom 03.03.2023 führte dann das Verkehrsunternehmen eigene Zählungen am 22.03.2023 sowie auf weitere Anfragen vom 12.01./20.02.2024 in der KW 08/2024 (19. – 23.02.2024) durch (Anlagen 2 und 3). Durch die Verwaltung wurden ergänzend noch punktuelle Fahrgastzählungen durchgeführt (Anlage 4).

Bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen ist eine positive Entwicklung festzustellen:

	09.03.2022	22.03.2023	KW 8/2024 (Tagesdurchschnitt)
Fahrgäste/Tag	137	263	318
Fahrgäste/Woche (Mo-Fr)	685	1315	1590
40 Schulwochen	27.400	52.600	63.600
12 Ferienwochen (Ansatz 50 %)	<u>4.110</u>	<u>7.890</u>	<u>9.540</u>
Fahrgäste/Jahr	31.510	60.490	73.140
Kosten (städtischer Zuschuss)	234.286 €	231.915 €	232.000 € (geschätzt)
Zuschuss/Fahrgast	7,44 €	3,83 €	3,17 €

Bei der Ermittlung des Zuschusses/Fahrgast bleibt hier unberücksichtigt, ob der Fahrgast einen Einzelfahrschein löst oder ein Abo nutzt. Der Wert stellt den anteiligen Förderbetrag der Stadt je Einzelfahrt dar. Eine Kostendeckung insgesamt erfolgt für diese Buslinie durch Einnahmen für Fahrscheine mit ca. 6% und städtischer Förderung mit ca. 94%.

Das Verkehrsunternehmen hat mitgeteilt, dass bei einer Verlängerung des Verkehrsvertrages ab dem 01.09.2024 von höheren Kosten auszugehen ist. Nach Abzug der prognostizierten Fahrgeldeinnahmen würde sich der Aufwand für die Stadt damit auf rund 294.000 € belaufen und damit rund 62.000 € oder 27 % über dem bisherigen Aufwand liegen. Diese hohe Steigerung ist dadurch begründet, dass während der Laufzeit von drei Jahren keine Anpassung der Vergütung trotz gestiegener Kosten erfolgte.



Das Verkehrsunternehmen hat weiterhin mitgeteilt, dass künftig eine Koppelung an den „Baden-Württemberg Index ÖPNV Straße“ erfolgen müsse. Dieser Index hat sich in den vergangenen Jahren wie folgt entwickelt:

01.01.2021	+0,1 %
01.01.2022	+4,3 %
01.01.2023	+12,1 %

Die Argumentation des Verkehrsunternehmens ist nachvollziehbar. Der o.a. Index wird jährlich vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg veröffentlicht und macht die Kostenveränderung in Baden-Württemberg bei der Bestellung von Busverkehren transparent. In den Index gehen ein: die Entwicklung der Personalkosten anhand des Manteltarifvertrages des privaten Omnibusgewerbes im Land; die Diesel- oder Stromkosten für Baden-Württemberg; die Preisentwicklung bei Neufahrzeugen; die Preisentwicklung bei Ersatzteilen und die sonstigen Kosten nach der Inflationsrate in Baden-Württemberg.

Seitens des Verkehrsunternehmens wurden noch Alternativ-Vorschläge für einen reduzierten Leistungsumfang benannt, die sich aber finanziell nicht erheblich auswirken würden.

Bei der Annahme einer künftigen jährlichen Steigerung des o.a. Indexes um 5 % und der Annahme, dass sich auch die Fahrgeldeinnahmen um jährlich 5 % erhöhen, würde sich bei einer weiteren Verlängerung des Verkehrsvertrages um drei Jahre folgender Aufwand für die Stadt ergeben:

ab 01.09.2024	294.000 €/a
ab 01.09.2025	308.700 €/a
ab 01.09.2026	324.135 €/a

Bei gleichbleibenden Fahrgastzahlen würde sich der Zuschuss je Fahrgast dann wie folgt entwickeln:

ab 01.09.2024	4,02 €
ab 01.09.2025	4,22 €
ab 01.09.2026	4,43 €

Beim Stadtbus Crailsheim belief sich die Förderung/Fahrgast in den Jahren 2016 bis 2018 auf 0,20 €/Fahrgast.

Unter Berücksichtigung der Beschlussfassung des Gemeinderates in seiner Sitzung am 26.10.2023, wonach ein detailliertes Betriebskonzept für ein on-Demand-System entwickelt werden soll, ist es aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend, daneben die Stadtbuslinie 50 noch weiter zu betreiben. Wie sich aus der bereits vorliegenden Machbarkeitsstudie für einen on-Demand-Verkehr ergibt, bewegt sich der Zuschussbedarf je nach Ausgestaltung zwischen rd. 432.000 € und rd. 560.000 € (ohne Förderung, die derzeit nicht möglich ist). Das Betriebskonzept für ein on-Demand-System kann dem Gemeinderat nach der Sitzungspause im Sommer vorgelegt werden.



### **III. Empfehlung und Ziel der Verwaltung**

Aufgrund der niedrigen Auslastung der Linie 50, dem hohen und sich weiterhin steigenden Zuschussbedarf sowie dem hieraus sich ergebenden Missverhältnis zwischen regulären Einnahmen und städtischer Förderung wird empfohlen, den für drei Jahre befristeten Versuch einzustellen. Ein von den Bürgerinnen und Bürgern möglicherweise besser angenommenes Angebot im ÖPNV wird hinsichtlich eines Betriebssystems für on-Demand-Verkehre untersucht.