

GROSSE KREISSTADT EMMENDINGEN		SITZUNGSVORLAGE 0478/16	
Amt: Fachbereich 3 - Abteilung 3.1 / ks		Datum: 10.03.2016	Az.:

Nr.	Gremium	TOP	Datum	Beratungsziel	Protokollverm.	Status	SB	Ja	Ne	Eh
1	Technischer Ausschuss		12.04.2016	Information	Kenntnis genommen	öffentlich				
1	Fahrgastbeirat		14.04.2016	Information		nicht öffentlich				

Betreff:

Ausschreibung Stadtbus 2018: Planungsvarianten

Sachverhalt:

Stadtbus 2018

1 Verkehrsdienstleistungsvertrag

Der Stadtbusvertrag (12/2009-12/2017) zwischen den Stadtwerken Emmendingen und der Südbadenbus GmbH läuft Ende 2017 aus. Um die EU weite Ausschreibung vorzubereiten und den Betriebsbeginn mit neuen Fahrzeugen gewährleisten zu können, sind zahlreiche Rahmenbedingungen zu beachten und Ausschreibungskriterien zu definieren.

Hierzu zählen u. a. der Leistungsumfang (Jahreskilometerleistung, Betriebszeiten, Liniennetz) sowie die Anzahl und die Art der Fahrzeuge (Größe, Antriebstechnik).

Die Verwaltung geht davon aus, dass die folgende Zeitplanplanung notwendig ist, um gegeben falls auch innovative Fahrzeugtechnik einsetzen zu können (4-5 Monate längere Produktionszeiten). Die Lieferfristen von konventionellen Bussen betragen ca. 7 Monate.

Zeitplanung

Information T.A. Fahrgastbeirat	12.04.2016 14.04.
Bürgerbeteiligung	28.04.2016
Finale Erstellung Fahrplan+ Liniennetz	5/2016

Verfasser:	Abteilung:	OB-Büro JS/JA:	FBI 1:	FBI 2:	FBI 3:	FBI 4:	Oberbürgermeister:

Fahrgastbeirat	09.06.2016
Grundsatzbeschluss Ausschreibungsstandards	
OR Mundingen	08.06.2016
OR Windenreute	13.06.2016
OR Maleck	15.06.2016
Technischer Ausschuss	14.06.2016
Stadtrat	28.06.2016
Vorbereitung Ausschreibung	08-09/2016
Ausschreibung	10/2016
Vergabe	11-12/2016
T. A.	08.11.2016
S. R.	20.12.2016
Aufsichtsrat SWE	1/2017
Betriebsbeginn	11.12.2017

2 Bestandsaufnahme Stadtbusangebot

Das Stadtbusangebot erfreut sich weiter zunehmend einer guten Akzeptanz. Über eine halbe Million Fahrgäste nutzen jährlich das Angebot auf 6 Stadtbuslinien. Zu den nachfragestärksten Linien zählen die Linien 1 und 2 (Bürkle-Bleiche) und die Linie 5 (ZfP, Windenreute/Maleck). Die Linie 3 (Unterstadt) liegt von der Auslastung im Mittelfeld und die Linien 6 (Mundingen) und 9 (Über der Elz) zählen zu den schwächeren Linien.

Zunehmend treten Kapazitätsprobleme in der Hauptverkehrszeit (HVZ) insbesondere morgens, auf den Linien 1, 2 und 5 auf. Sie könnten weitgehend durch den Einsatz von größeren Fahrzeugen gelöst werden (siehe Ziffer 6). Alternativ sind Verstärkerfahrten (5. Bus oder Auftragsfahrten notwendig).

Die Ortschaft Mundingen ist unterversorgt. Erhebliche Angebotslücken des Regionalbusverkehrs sollten durch den Stadtbus geschlossen werden, dazu zählen auch Fahrten um wichtige Zugverbindungen anzubinden. Eine direkte Verknüpfung des Stadtbusses am Bahnhof Teningen/Mundingen ist voraussichtlich weiterhin nicht möglich, da eine Wendemöglichkeit fehlt und die Bahnunterführung mit 2,4 m zu niedrig ist. Eine Verschiebung der Bushaltestelle „B3 Mundingen“ zum Kreuzungsbereich wäre wünschenswert, jedoch bislang aus verkehrlichen Gesichtspunkten ausgeschlossen. Sollte die Verschiebung nach Norden realisiert werden können, müsste jedoch eine neue Haltestelle an der B3 Höhe OBI-Markt eingerichtet werden, um die Verbrauchermärkte weiterhin anzubinden. Da die Umläufe der Regionalbuslinien 7200.2 und 105 zwischen Riegel DB und EM/ZOB zum Erreichen der Zuganschlüsse sehr knapp bemessen sind, ist derzeit unklar, ob beiden Haltestellen bedient werden können oder nur der Stadtbus (Mundingen) dort halten kann.

Die Ortschaften Wasser und Kollmarsreute werden über regionale Buslinien mindestens im Stundentakt (Mo-Fr), bzw. an Samstagen und Sonntagen im 2 Stundentakt bedient.

Ein Fahrgastpotential für eine zusätzliche Bedienung mit dem Stadtbus ist daher nicht vorhanden.

Der Stadtteil Kastelberg und das Kreiskrankenhaus werden derzeit mit dem AST im Stundentakt angebunden.

Die Ruine Hochburg bzw. das landwirtschaftliche Bildungszentrum sowie der Schulbauernhof verfügen nur abends über ein AST Angebot. Seit langem wird auch von den Bewohnern der ehemaligen Domäne Hochburg eine Busanbindung gewünscht. Sie gibt es bislang nur mit einer Fahrt eines Auftragsunternehmers zum Schulbauernhof. Die Kosten teilen sich der Landkreis und die Stadt.

Nachdem der Landkreis seine ursprüngliche Planung aufgegeben hat, einige eigene Busverbindungen zur Hochburg (Flüchtlingsunterkunft) einzurichten, laufen die Migranten bis zu den Haltestellen „Windenreuter Hof“ bzw. „Bergstraße/Krumbachweg“ und fahren von dort mit dem Stadtbus in die Stadt.

Betriebszeiten

Der Betriebsbeginn morgens ist beim Emmendinger Stadtverkehr vergleichsweise spät. Um den Arbeitsplatz in Freiburg um 7:00 zu erreichen, müsste er mindestens 35 Minuten früher sein. Der erste angebundene Zug (6:58 EM ab) kommt erst um 7:12 in Freiburg an.

Potentielle Nahverkehrskunden können dadurch den Stadtbus nicht nutzen.

Bei einer Beibehaltung der derzeitigen Anzahl von 4 Bussen, besteht kein Spielraum für eine Angebotserweiterung (Mo-Fr) außer an Samstagen oder Sonntagen. Eine Ausweitung der Betriebszeiten morgens und abends ist auch ohne einen zusätzlichen Bus möglich.

3 Liniennetz

3.1. Bestandsnetz (Variante 4 Busse, keine neue Stadtbuslinie)

Um mit größere Busse einsetzen zu können sind kleine Änderungen am Linienvverlauf notwendig.

Linien 1 und 2: unverändert

Linie 3:

In der Becherer Straße wird die Busdurchfahrt oftmals durch parkende PKW sehr erschwert. Mit einer Veränderung des Linienvverlaufs über die Mundinger Straße zum Kellenberg könnte in Höhe

„Treff“ eine neue Haltestelle „Linkenstraße“ eingerichtet werden. Auf Höhe der Haltestelle Bechererstraße kann eine Haltestelle eingerichtet werden. Als Alternative für die Haltestelle „Brunnenstraße“ wird in der Karl-Friedrich-Straße die „Elzstraße“ von der Stadtbuslinie 6 und der Regionalbuslinie 7200.2 bedient. An der Rothhalde muss die Parksituation für den Busverkehr optimiert bzw. am Kreuzungspunkt Steinstraße ein ausreichender Kurvenradius gewährleistet werden falls größere Busse zum Einsatz kommen.

Der Wendehammer am Bergfriedhof müsste, falls möglich vergrößert werden. Es spricht jedoch auch einiges dafür, die Haltestelle „Bergfriedhof“ nicht mehr anzufahren, um 2 Minuten Fahrtzeit einsparen. Oftmals fehlt es an wenigen Minuten, um alle Zuganschlüsse herzustellen bzw. den Fahrzeugumlauf entsprechend zu optimieren. Die Zeitpuffer zwischen der Ankunft- und Abfahrt am ZOB ist teilweise auch sehr knapp und sollte verlängert werden.

Linie 5:

Der Kurvenradius im ZfP muss für einen größeren Bus vor der Schranke bzw. der Haltestelle „Waldorfschule“ optimiert werden. In Windenreute könnte die Linienführung über Unterdorf- und Höllenbergstraße statt Lindenbergsstraße verlaufen, um mit einer neuen Haltestelle „Wannenweg“ eine bessere Erschließung zu erreichen. Zudem ist der Kurvenradius an der Rechtskurve Lindenbergsstraße/Bergstraße nicht ausreichend für größere Busse.

Linie 6:

Mit der Linienführung über die Rheinstraße statt Marktplatz, kann die Fahrtzeit um ca. 2-3 Minuten reduziert werden. Voraussetzung sind baulichen Anpassungen (Wegfall Parkplätze und Wartebucht für den Bus Gegenverkehr).

In Mündingen: Für den Einsatz des größeren Busses ist eine Linienführung über Winzerbahnhof und den Verbindungsweg zur Kreisstraße notwendig. Mit der Verlegung der Haltestelle „Am Alemannenbuck“ und einer neuen Haltestelle „Otto-Raupp-Straße“ kann der Wohnbereich gut erschlossen werden.

Linie 9:

Linienführung über die Rheinstraße/ Elzstraße und statt Festplatz. Die Linienführung über „Am Sportfeld“ ermöglicht die Anbindung des Freibades und der dortigen Freizeiteinrichtungen. Die AST Anbindung des Freibades kann somit auf das Wochenende reduziert werden. Der neue Linienweg bleibt voraussichtlich vom Zeitaufwand gleich lang.

3.2. Erweitertes Liniennetz (mit 5.Bus)

3.2.1 (Anlage: Liniennetz Variante 1)

Linie 11 Hochburg-Windenreute-Lerchacker-Kollmarsreuterstraße-ZOB

Auf der ehemaligen Staatsdomäne Hochburg sind mehrere Bildungseinrichtungen angesiedelt. Das Landwirtschaftliches Bildungszentrum Emmendingen-Hochburg, das Kompetenzzentrum Ökologischer Landbau Baden-Württemberg und das landwirtschaftliches Technologiezentrum. Zusätzlich wird dort mit dem Schulbauernhof seit vielen Jahren eine wichtige pädagogische Dienstleistung erfüllt. Außerdem leben derzeit auf der Hochburg ca. 70 Flüchtlinge.

Der Bedarf für eine regelmäßige ÖPNV Anbindung ist zumindest Mo-Fr gegeben. Ob diese ausschließlich die Stadt Emmendingen zu finanzieren hat, ist zu klären. Außerdem würde mit dieser neuen Buslinie zur Hochburg die Ortschaft Windenreute (3 Haltestellen an der Panoramastraße) wieder direkt Richtung Bürkle-Bleiche (z.B. Ärztezentrum) fahren können. Außerdem könnten die Einwohnerinnen und Einwohner von Windenreute an den geplanten Verbrauchermarkt im Gewerbegebiet „Lerchacker“ angebunden werden und eine Umsteigemöglichkeit auf die Regionalbuslinien nach Kollmarsreute/ Waldkirch bzw. Sexau/Freiamt erhalten. Außerdem sind auch Zuganbindungen am Bahnhof in Kollmarsreute mit Fahrtrichtung Freiburg möglich. Bisher werden dort die RB-Züge von der Linie 7201 angebunden.

Linie 4 Kreiskrankenhaus

Die Umstellung der AST Linie auf eine Stadtbuslinie würde auch mit einem 5. Bus keine bedarfsgerechten Zuganbindungen gewährleisten. Die Anforderungen (Arbeitsbeginn des Schichtbetriebs etc.) an einen Fahrplan sind zeitlich sehr unterschiedlich. Bestenfalls könnten Teile der Besucher/innen den Bus nutzen.

Linie 10 Kastelberg

Weiterhin als AST.

3.3.2 (Anlage: Liniennetz Variante 2)

Linie 11 Hochburg-Lerchacker-Kollmarsreuterstraße

Identisch mit Variante 3.2.1. dort als Linie 10

Linie 1 ZOB-Wiesenstraße-Lerchacker-zurück

Die bestehende Linie 1 fährt nicht mehr als Ringlinie, sondern vom ZOB-Freiburger Straße-Wiesenstraße-Lerchacker den gleichen Weg zurück. Bisher fährt der Bus vom ZOB über Hochburgerstraße-Berufsschule- Kollmarsreuter Straße-Wiesenstraße zum ZOB.

Vorteil gegenüber Variante 3.2.1:

Umsteigemöglichkeit von Windenreute am „Lerchacker“ zur Wiesenstraße (Ärztezentrum Milchhofstraße) und zurück.

Nachteil: Aus der Oberstadt keine Verbindung mehr mit der L. 1 Richtung Bürkle-Bleiche.
Alternative mit L. 10 Kastelberg mit Umsteigen am ZOB.

Linie 10 Oberstadt-Kastelberg-zurück

Umstellung vom AST auf eine Stadtbus Linie. Pro Umlauf ca. 15 Minuten benötigt. Mit einem verkürzten Fahrweg (nur Panoramastraße) 3-4 Minuten kürzer. Jedoch wäre dann die Erschließungsfunktion bzw. Akzeptanz schlechter.

3.3.3 (Anlage: Liniennetz Variante..)

Linie 5 ZOB-ZfP-Windenreute-Hochburg und zurück

Die Linienführung ist, was die Anbindung der Hochburg betrifft, kurz. Dafür fällt die Anbindung bzw. Verknüpfung am „Lerchacker“ weg. Ein weiterer Nachteil dürfte die nicht ausreichende Beförderungskapazität in der HVZ für das GGE, das ZfP und die Hochburg sein.

Linie 10 ZOB-Oberstadt-Kastelberg/Maleck und zurück

Nachteil: Das Fahrgastaufkommen wird sowohl in Maleck als auch beim Kastelberg vergleichsweise niedrig sein.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Verwaltung favorisiert die Variante **3.2.1** (Hochburg-Wi-Panoramastraße-Lerchacker-Kollmarsreuter Straße-Ramie-ZOB in Kombination mit einer Verdichtung der Linie 6 (Mundingen)). Die Umstellung vom AST auf eine Stadtbuslinie zum Stadtteil Kastelberg ist zu prüfen. Einerseits hängt es von der Fahrplangestaltung und der Angebotsdichte der neuen Linie zur Hochburg und der Anzahl der zusätzlichen Fahrten nach Mundingen ab. Andererseits lässt sich schwer abschätzen, inwiefern ein nennenswertes Fahrgastpotential für eine Stadtbuslinie zum Kastelberg vorhanden ist.

4. Fahrplanangebot (Empfehlung der Verwaltung)

4.1 Mo-Fr:

Linien 1+2: Derzeit: ca. 6:30 bis 19:30 Wünschenswert: Von ca. 6:00- 20:00 Halbstundentakt

Linie 5: Derzeit: 6:16 bis ca. 19:45. Wünschenswert Von ca. 6:00- 20:00 Stundentakt, in der HVZ morgens Verstärkerfahrten

Linien 3, 9: Derzeit: ca. 7:00 bis ca. 18:45 Wünschenswert: ca. 7:00- 18:00, L.9: 1 Std. Takt

Linie 6/211: Derzeit: ca. 7:00 bis 19:30 1-2 Std. Takt. Wünschenswert: Schließung von Angebotslücken der Regionalbuslinie um einen Stundentakt zu erreichen. Übernahme der bisher an die Fa. Schnell (211) von den SWE beauftragten 3 Fahrtenpaare am Vormittag durch den Stadtbus.

4.2. Sa

Linien 1+2: Derzeit: ca. 8:35 bis ca. 20.20 1-Std. Takt mit kleinen Lücken

Wünschenswert: Betriebsbeginn 8:00, Schließung der Angebotslücken um 1 Std. Takt zu erreichen

Linien 3: Derzeit: ca. 9:00 bis 15:45 2 Std. Takt. Wünschenswert: 2-Std. Takt 8:30 bis 18:00

Linie 5: Derzeit: ca. 7:15 bis ca. 19:00 fast 1 Std. Takt. Wünschenswert: 1-Std. Takt

Linie 6/211: Derzeit: ca. 8:30 bis 17:30 2 Std. Takt teilweise nur AST. Wünschenswert: 2-Std. Takt 8:30 bis ca. 18:00

Linie 9: kein Angebot tagsüber: Wünschenswert: 2 Std. Takt AST

4.3. So/Feiertags

Derzeit: Kein Stadtbusbetrieb. Alle Stadtbus und reine AST Linien: 2 Std. Takt als AST von ca. 8:30 bis 17:30

5. Anzahl der Busse

Die Anzahl der Busse hängt einerseits vom Umfang des neuen Liniennetzes und andererseits vom Fahrplanangebot ab, siehe oben.

5.1. Vier Busse

Bei einer Beibehaltung der aktuellen Busflotte sind keine Erweiterung des Liniennetzes oder zusätzliche Fahrten, z.B. nach Mundingen, möglich.

5.2. Fünf Busse

Mit einem zusätzlichen Bus können max. zwei neue Linien eingerichtet werden, eine Kürzere mit ca. 15 Minuten und eine Längere mit ca. 25 Minuten.

Wie umfangreich das Angebot auf der Linie 6 nach Mundingen erhöht werden kann, hängt vom Fahrplanumfang der beiden neuen Linien ab. Alternativ könnte auch nur eine neue, längere Linie angeboten werden und die zusätzlich zur Verfügung stehenden Kapazitäten auf bestehenden Linien eingesetzt werden. Trotz der gestiegenen Nutzerzahlen beim AST und den damit verbundenen Kosten, liegen diese bei allen AST Linien immer noch erheblich unter den Kosten

für einen Stadtbus. Zudem dürfte nur ein Teil der AST Fahrten durch Stadtbuslinien zu ersetzen sein. Abends und am Wochenende (je nach Stadtbusangebot) werden AST Verkehre weiterhin einen Ersatz oder Ergänzung zum Busverkehr angeboten werden und Kosten verursachen. Sie liegen jedoch weit unterhalb der Zuschusskosten, die durch einen Stadtbus zu erwarten sind. In 2015 lagen die gesamten AST Kosten (vor Steuern) bei rund 38.000 €. Zum Vergleich: ein Stadtbus ist mit über 100.000 € jährlich anzusetzen.

Eine Erhöhung des AST Zuschlags je Fahrt und Person von derzeit 1€ auf 2€ ist zu prüfen.

Die Verwaltung hält der Einsatz eines weiteren (5.) Busses für notwendig:

- um das Fahrplanangebot für Mundingen deutlich zu erhöhen
- den Verknüpfungspunkt „Lerchacker“ mit einer neuen Buslinie herstellen zu können
- Fahrplanlücken auf der Linie 9 (Gewerbegebiet über der Elz) zu schließen

Je nach Fahrplangestaltung könnte evtl. auch der Stadtteil Kastelberg mit eine Stadtbuslinie erhalten

5.3. Sechs Busse

Die Anbindung von Wasser über eine verlängerte Linie 9 (Über der Elz) oder von Kollmarsreute (Linie 1 oder 10 Hochburg) wäre nur mit einem 6. Bus möglich.

Wasser verfügt mit der SBG Linie nach Freiburg über eine Stundentakt (Mo-Fr), morgens fahren zwischen 6:30 und 8:30 fünf Direktbusse nach Freiburg (ca. 20 Minuten Fahrtzeit). Nach Emmendingen fahren zwischen 5:00 und 8:00 Uhr ebenfalls 5 Busse, zusätzlich noch drei Busse ab Weidenbachbrücke der Linie 202.

Kollmarsreute wird Mo-Fr) mit einem Stundentakt der Linie EM-Waldkirch bedient. Zwischen 5:30 und 8:15 fahren 7 Busse nach Emmendingen.

Aufgrund des vorhandenen Regionalbusverkehrs in beiden Ortschaften ist nicht mit einer nennenswerten Nachfrage für Stadtbuslinien zu rechnen.

6. Fahrzeug(größe)

6.1. Midi-Bus

Die Kapazitäten der Midi-Busse (50 Sitz- und Stehplätze) sind in der HVZ auf einigen Linien erreicht oder bereits überschritten. Dazu zählen die Linien 1+ 2 (Bürkle-Bleiche) und die Linie 5 (Windenreute). Betroffen sind u. a. morgens Fahrten, die von Pendlern, Berufsschülern und Schülern des GGE so stark nachgefragt werden, dass der Bus nicht pünktlich abfahren kann und

Verspätungen auf Folgefahrten (anderer Linien) übertragen werden. Die Zuverlässigkeit des Stadtbusverkehrs gehört zu den wichtigsten Kriterien für die Kundenakzeptanz und sollte daher nicht nachhaltig beschädigt werden.

6.2. Standard Bus (12m)

Es spricht vieles für den Einsatz von sogenannten „Regelbussen“, mit einer Standardlänge von 12 Meter, gegenüber 10,5 Meter von Midi Bussen. Mit rund 80 Fahrgästen, ist die Fahrgastkapazität deutlich größer gegenüber den etwas kleineren Fahrzeugen. Der Anschaffungskosten sind bei den Regelbussen kaum höher.

Denkbar wäre einem Regelbus auf denjenigen Linien mit den größten Fahrgastzahlen einzusetzen. Das wären die Linien 1 und 2 und 9 (hier jedoch kein hohes Fahrgastaufkommen). Hierfür werden zwei Fahrzeuge benötigt. Logistisch und Betriebswirtschaftlich ist dies jedoch mit Nachteilen verbunden, wenn zwei Bustypen im Einsatz wären, für die jeweils ein Ersatzfahrzeug vorgehalten werden muss. Auf den Linien 1,2, und 9 werden schon jetzt größere Fahrzeuge eingesetzt, wenn 2 Midi-Busse ausfallen, da nur ein Midi-Ersatzbus zur Verfügung steht.

Mit partiell modifizierten Linienführungen (3,5 6), kleinen straßenbaulichen Veränderungen oder verkehrsrechtlichen Instrumenten (Halteverbotsregelung) könnten voraussichtlich alle Stadtbuslinien mit Standardbussen befahren werden, siehe Liniennetz. Eine endgültige Prüfung steht noch aus.

Im ZfP müssten u. a. zwei Bäume gefällt werden, um einen Kurvenradius zu vergrößern. Die Kostenschätzung beläuft sich auf 15.000€ bis 25.000€.

Sollten weiterhin Midi-Busse eingesetzt werden, sind zusätzliche Verstärkerfahrten auf den Linien 1,2 und 5 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ) notwendig. Sie verursachen sogenannte Sprungkosten, da die Fahrzeuge nur in diesen Zeiten benötigt werden.

7. Antriebstechniken

Die Antriebstechnik bei Linienbussen entwickelt sich stark weiter. Neben den Diesel Motoren mit Euro 6 Norm werden z.B. von den Hamburger Verkehrsbetrieben nur noch Diesel/Hybrid Fahrzeuge neu beschafft. Sie können ca. 25% im Elektrobetrieb fahren.

Reine Elektrobusse eignen sich besonders im Stadtverkehr, auf kurzen Linien. Die noch deutlich höheren Beschaffungskosten können durch Bundes-oder Landesförderprogramme (150.000€ je Fahrzeug) weitgehend kompensiert werden. Ob das bisherige Landesförderprogramm Ende 2016 (Zeitpunkt Auftragsvergabe) zur Verfügung steht, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

Erdgasbetriebene Busse reduzieren die Schadstoffemissionen insbesondere Stickoxide und die Feinstaubpartikel, emittieren jedoch Kohlendioxid.

Gasbusse erhöhen für einen potentiellen Betreiber aufgrund technischer Auflagen (Fahrzeughalle) erheblich die Betriebskosten. Deshalb wurde bei der letzten Ausschreibung keine Gas-Variante angeboten.

E-Busse werden in zukünftig in großen Stückzahlen zum Einsatz kommen auch um die Feinstaubanforderungen in den Innenstädten zu erfüllen. Zudem sind sie sehr leise.

Die Stadt lässt prüfen, ob der Einsatz von E-Bussen sich wirtschaftlich darstellen lassen kann.

8 Vertragszeitraum:

Der Vertragszeitraum mit dem zu beauftragenden Verkehrsunternehmen ist nicht an den Konzessionszeitraum gekoppelt. Erstmals könnte er 10 Jahre statt wie bisher 8 Jahre betragen. Es spricht jedoch einiges dafür, nur für 8 Jahre einen Verkehrsdienstleistungsvertrag abzuschließen. Einerseits, da die Fahrzeuge im Stadtbusverkehr einem hohen Verschleiß ausgesetzt sind. Andererseits wird sich die Fahrzeugtechnik dynamisch entwickeln. Außerdem lässt sich schwer abschätzen, wie die Nachfrage verläuft und ob der regionale Busverkehr in der bisherigen Form bzw. Umfang auch mittelfristig beibehalten wird. Ob das Regionalbusangebot Emmendingen- Freiburg über Bürkle-Bleiche im Zusammenhang der Erhöhung des Zugangebotes ab 2019 im derzeitigen Umfang aufrechterhalten wird, ist derzeit offen.

In der Ausschreibung kann die Verkehrsleistung (Jahreskilometer) um max. 15 % erhöht oder erniedrigt definiert werden, um 2019 flexibel reagieren zu können.

Beschlussempfehlung:

Die Informationen werden zur Kenntnis genommen.

Finanzielle Auswirkungen:

Unabhängig von den Ausschreibungsergebnissen lassen sich belastbare Aussagen über die finanziellen Auswirkungen erst nach der Definition der Angebotsleistung (Km Leistung, Anzahl der Busse etc.) treffen.

Anlagen:



Linienetzplan Stadibus Emmendingen



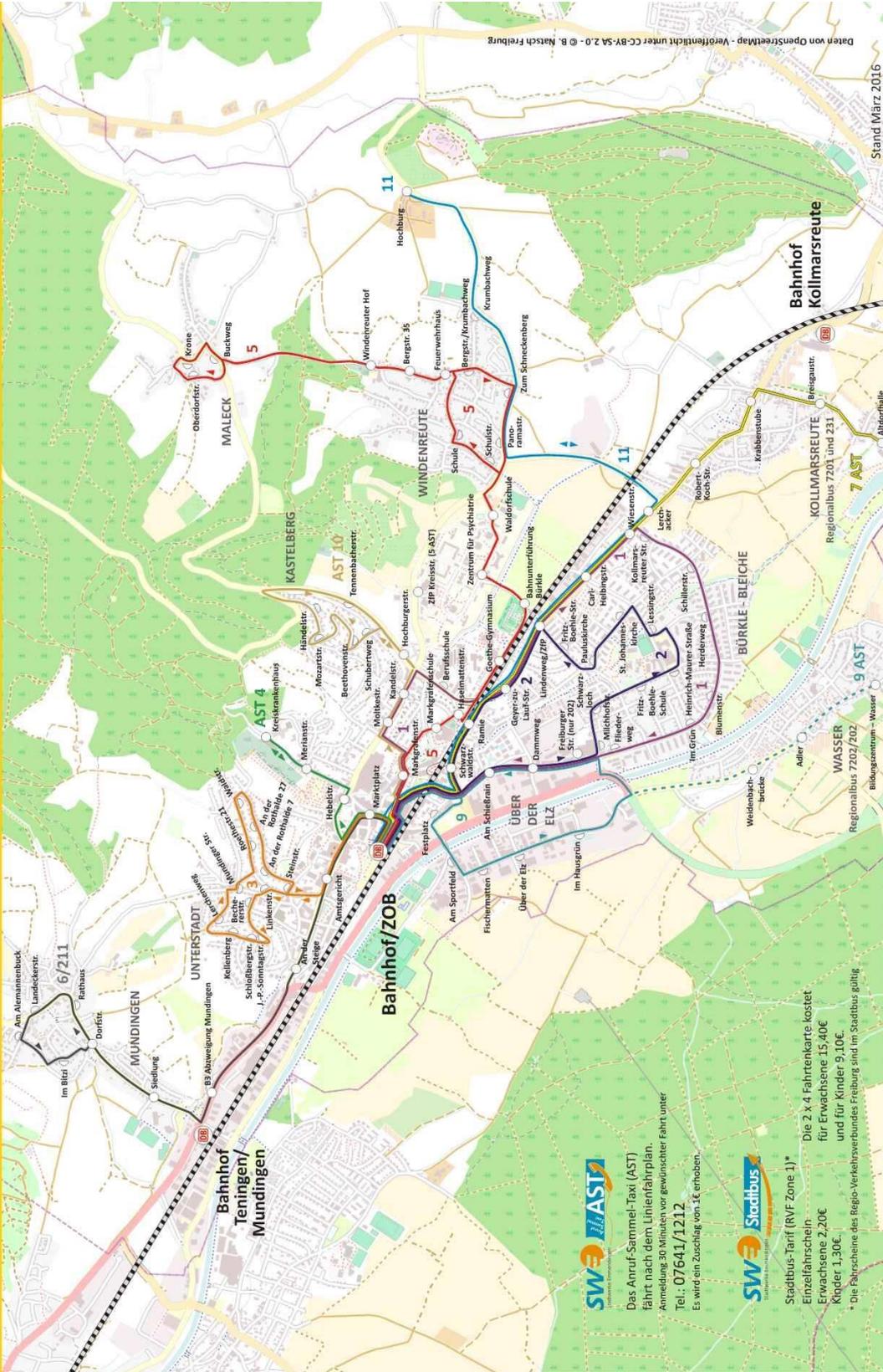
Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) fährt nach dem Linienfahrplan. Anmeldung 30 Minuten vor gewünschter Fahrt unter Tel.: 07641/1212. Es wird ein Zuschlag von 1€ erhoben.



Stadtbustarif (RVF Zone 1)*
Einzelfahrschein Erwachsene 2,20€
Kinder 1,30€
Die 2 x 4 Fahrtenkarte kostet für Erwachsene 15,40€ und für Kinder 9,10€
* Die Fahrscheine des Regio-Verkehrverbundes Freiburg sind im Stadibus gültig

Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0 - © B. Matsch Freiburg

Entwurf Liniennetzplan Stadtbus Emmendingen 2018 Variante 1 - L.11 Hochburg



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0 - © B. Matsch Freiburg

Stand März 2016



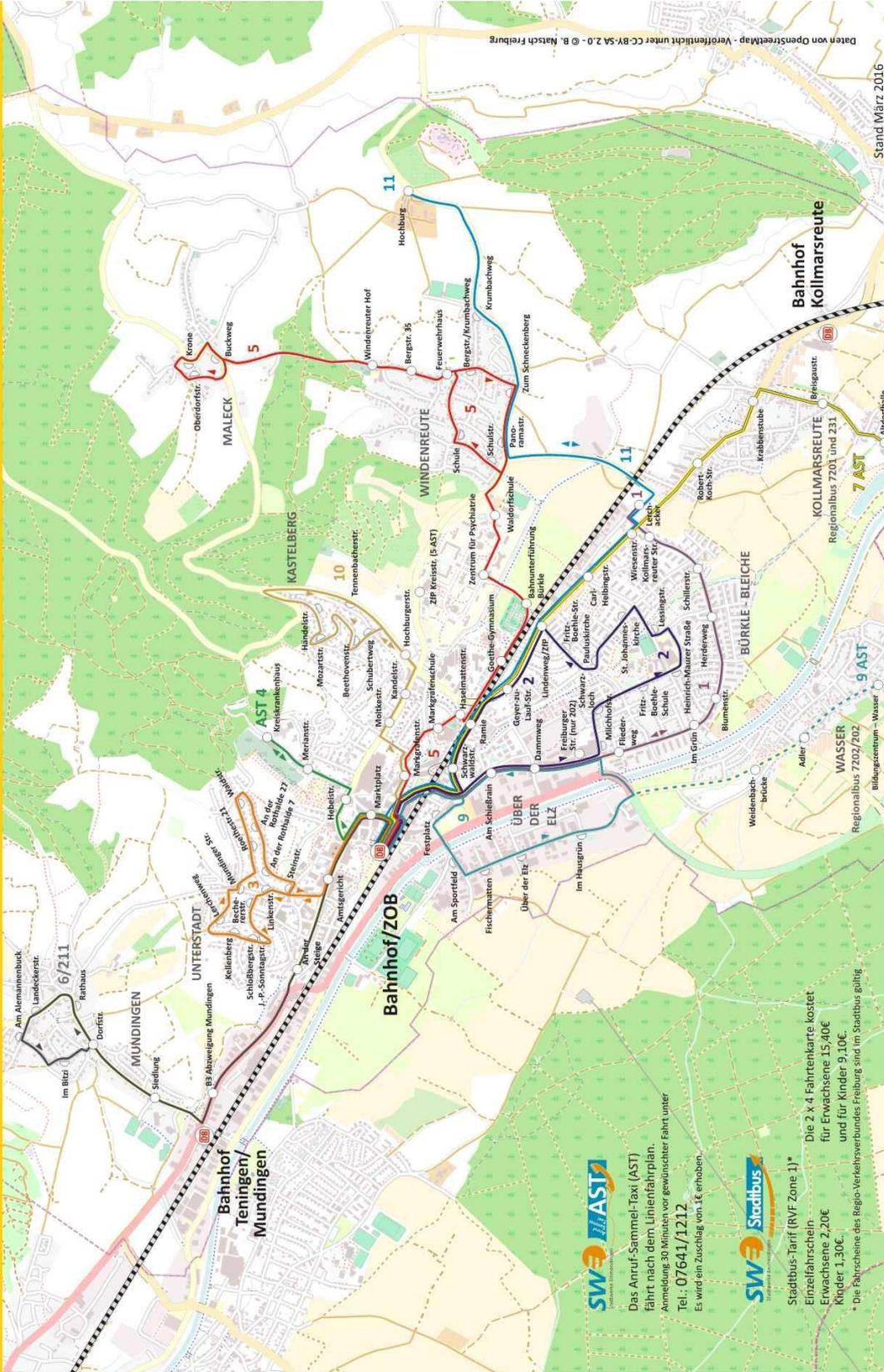
Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) fährt nach dem Liniennetzplan. Anmeldung 30 Minuten vor gewünschter Fahrt unter Tel.: 07641/1212
Es wird ein Zuschlag von 1€ erhoben.



Stadtbus-Tarif (RVF Zone 1)*
Einzelfahrtschein Erwachsene 2,20€
Kinder 1,30€
* Die Fahrtscheine des Regio-Verkehrsbundes Freiburg sind im Stadtbus gültig

Die 2 x 4 Fahrtenkarte kostet für Erwachsene 15,40€ und für Kinder 9,10€

Entwurf Liniennetzplan Stadtbus Emmendingen 2018 Variante 2 - L.1 Lerchacker - L. 10 Kastelberg - L.11 Hochburg



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0 - © B. Matsch Freiburg

Stand März 2016



Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) fährt nach dem Liniennetzplan. Anmeldung 30 Minuten vor gewünschter Fahrt unter Tel.: 07641/1212
Es wird ein Zuschlag von 1€ erhoben.

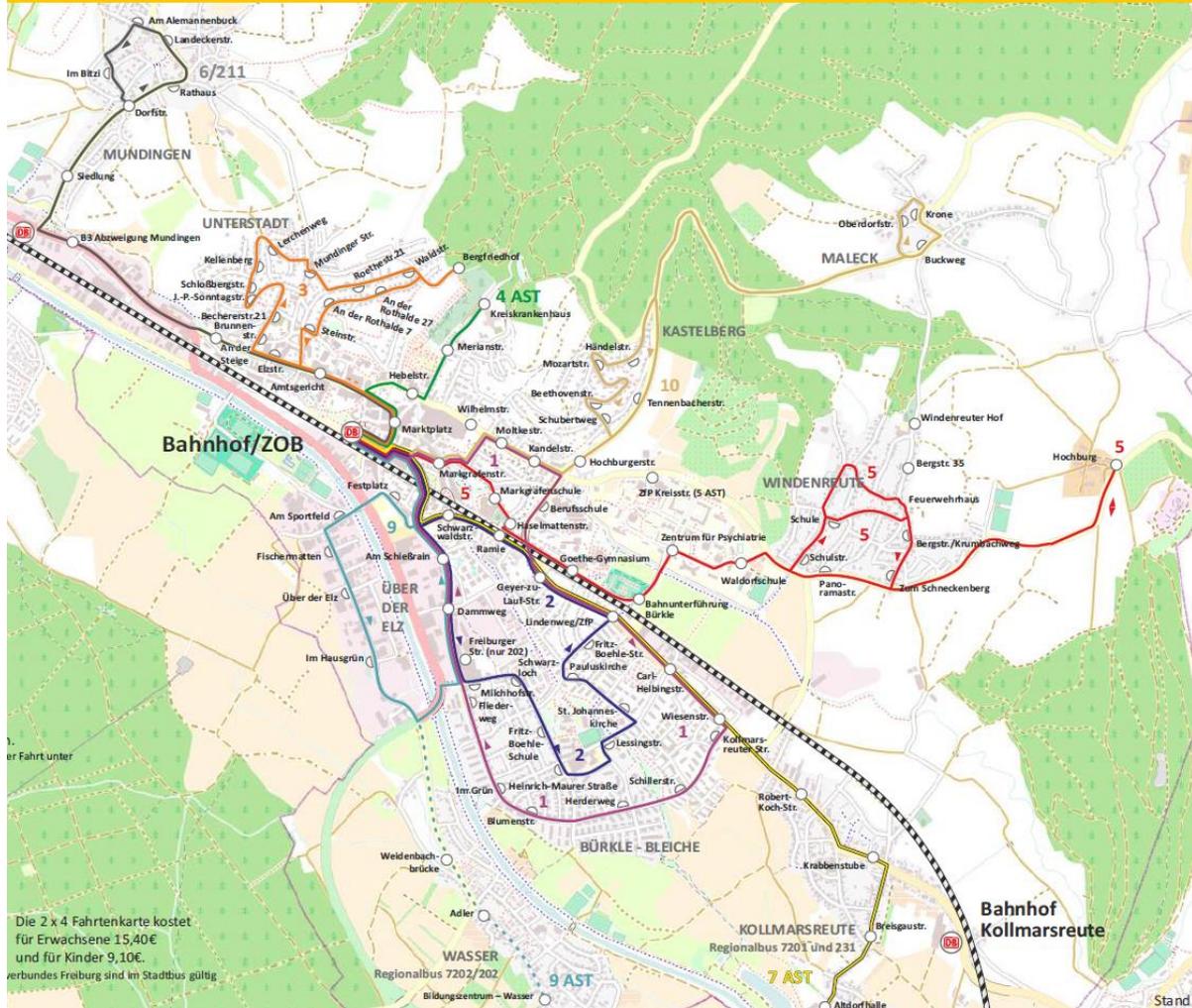


Stadtbus-Tarif (RVF Zone 1)*
Einzelfahrtschein Erwachsene 2,20€
Kinder 1,30€
* Die Fahrtscheine des Regio-Verkehrsbundes Freiburg sind im Stadtbus gültig

Die 2 x 4 Fahrtenkarte kostet für Erwachsene 15,40€ und für Kinder 9,10€.

Variante 3 ZOB-ZfP-Windenreute-Hochburg und ZOB-Kastelberg-Maleck

Linienetzplan Stadtbus Emmendingen

**kurze Begründung öffentlich/nicht-öffentlich:**

Es sind keine berechtigten Einzeler betroffen, deshalb öffentlich.