

Entscheidungsvorlage

1. Ausgangssituation

Seit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs im Jahr 2013 steht der ZOB Nürnberg neuen Herausforderungen gegenüber. Mit der Zunahme des Busverkehrs wurde auch entsprechend eine deutliche Zunahme der Fahrgäste verzeichnet. Bis Ende 2019 (Situation vor Corona) fanden jährlich am ZOB ca. 30.000 Busbewegungen mit einem Umschlag von ca. 1 Mio. Fahrgästen statt. Damit einhergehend änderten sich auch zunehmend die Anforderungen sowie die Erwartungen an einen ZOB.

Die Verwaltung hat in den letzten Jahren wiederholt einen Ersatzstandort für den ZOB an der Bahnhofstraße gesucht (siehe AfV-Beschluss vom 06.11.2014). Der letzte erfolgversprechende Ansatz, in Kooperation mit einem Partner an der Kohlenhofstraße einen ZOB zu errichten, hat sich aufgrund der Rücknahme einer maßgebenden Finanzierungsunterstützung wieder zerschlagen.

Daher ist davon auszugehen, dass der seit 2002 in der heutigen Form an der Bahnhofstraße existierende ZOB auch mindestens im nächsten Jahrzehnt an seinem angestammten Platz verbleiben wird.

Um den ZOB dafür auszurichten, wurde in den letzten Monaten ein Konzept zur infrastrukturellen Verbesserung erarbeitet. Schwierig bleiben dabei die bestehenden Rahmenbedingungen: Einerseits, dass sich die Fläche des ZOB im Eigentum der PSD-Bank befindet und deswegen dort nur auf Grundlage einer vertraglichen Regelung betrieben werden kann. Zudem können die baulichen Gegebenheiten hinsichtlich Fahrspuren, Haltestellen und angrenzenden Gebäulichkeiten nicht verändert werden.

In verschiedenen Gesprächen mit der Grundstückseigentümerin, durch eigene Planungen und aus Vorgaben für die Ausgestaltung von zentralen Omnibusbahnhöfen hat sich in den letzten Monaten ein vertieftes Bild für die Weiterentwicklung und Umsetzung eines Maßnahmenkonzeptes für die infrastrukturelle Ausrichtung des ZOB ergeben.

Ziel des Konzeptes ist es, den ZOB am bisherigen Standort soweit zu ertüchtigen, dass im Rahmen der örtlichen Möglichkeiten die Aufenthalts-, Sauberkeits- und Servicequalität insgesamt verbessert wird.

Für die Fernbusbetreiber sowie die Fahrgäste sind folgende Kriterien von großer Bedeutung:

- Barrierefreiheit und Erreichbarkeit für alle Personengruppen,
- Sitzgelegenheiten,
- Fahrgastunterstände bzw. Witterungsschutz,
- Sanitäre Anlagen,
- Dynamisches Fahrgastinformationssystem,
- Fahrplanaushänge,
- Wegweisung auf und zum ZOB,
- gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel.

In vergangenen Vergleichsbewertungen schneidet der ZOB Nürnberg nicht gut ab. So auch zuletzt bei einer ADAC-Bewertung 2020.

Folgende wiederkehrende Hauptthemen waren dabei für die Bewertung maßgebend:

- unzureichende Toilettenanlagen,
- teilweise fehlender Regen- und Windschutz,
- fehlende Barrierefreiheit,
- fehlende Fahrgastinformation.

Die gleichen Mängel werden auch regelmäßig von Reisenden kritisiert. Es gibt dazu seit Jahren Beschwerden.

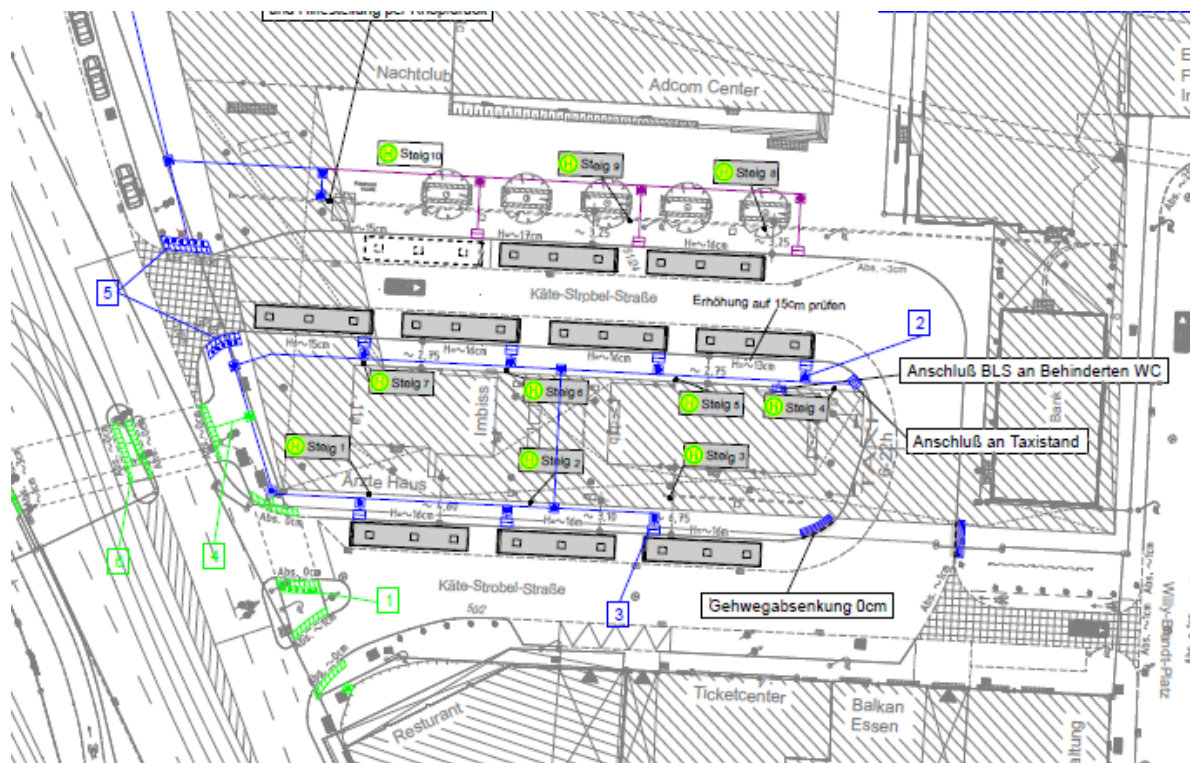
Insofern stellen diese Hauptthemen auch den Schwerpunkt der infrastrukturellen Verbesserungsmaßnahmen dar, auf die nachfolgend näher eingegangen wird.

2. Infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen

2.1 Barrierefreier Ausbau

Am ZOB ist bisher kein taktiler Leitsystem für sehbehinderte Menschen vorhanden. Zudem ist die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nicht überall gegeben. Die barrierefreie Erreichbarkeit aller Busse ist technisch nicht umsetzbar, da aufgrund der Konzeption des ZOB an drei Haltestellen zur Straße hin ausgestiegen werden muss und somit ein erforderliches Hochbord nicht realisiert werden kann. Die restlichen Haltestellen verfügen über ein ausreichend hohes Bord, so dass mobile Rampen von den Bussen die Zugänglichkeit erleichtern können.

Für den Einbau von Bodenindikatoren und noch notwendigen Gehwegabsenkungen wurde in Abstimmung mit dem Behindertenrat Nürnberg eine entsprechende Planung erarbeitet. Die Blindenleitführung soll mit dem U-Bahnzugang zur Königstorpassage sowie mit dem Kreuzungsübergang zum Allersberger Tunnel verknüpft werden.



Kostenannahme barrierefreier Ausbau	100.000 €
--	------------------

2.2 Toilettenanlagen

Die Toilettenanlagen befinden sich noch im Zustand der Erstinbetriebnahme. Durch die langjährige Nutzung zeigen sich deutliche Verschleißerscheinungen, was sich im Erscheinungsbild und in der Geruchsbelästigung niederschlägt. Auch ein Reinigungskonzept mit sechs Durchgängen täglich schafft keine Abhilfe. Daher wurden verschiedene Konzepte für eine Verbesserung geprüft. Idealerweise müsste das Damen- und Herren-WC zu einer Anlage zusammengeführt werden. So würde sich die Möglichkeit ergeben, die Anlage mit Personal zu bewirtschaften. Die Zusammenlegung am jetzigen Standort ist aber baulich nicht möglich. Ebenso scheitert eine Containeranlage an den verfügbaren Flächen im Umfeld des ZOB.

Als zielführend wird daher eine Sanierung der bestehenden Anlagen durch den Einbau selbstreinigender Anlagen gesehen. Hinzu kommt eine Sanierung der Einrichtung in einem heute angemessenen Standard mit leicht zu reinigenden, glatten Oberflächen und möglichst

wenig Fugen. Damit der erhöhte Platzbedarf durch die selbstreinigenden WC-Boxen im Damenteil kompensiert werden kann und somit lange Wartezeiten reduziert werden können, war die Verlagerung eines angrenzenden Müllraums erforderlich. Dieser Bereich steht nun für weitere selbstreinigende Toiletten zur Verfügung. Hierzu wurde bereits ein Konsens mit der Grundstückseigentümerin erzielt. Drei neue Müllboxen für Container mit 1,1 m³ Fassungsvermögen wurden dafür an anderer Stelle bereits neu errichtet.

Im Einzelnen sollen folgende Maßnahmen zum Tragen kommen:

- Boden, Decke, Wände erneuern
- Toilettentüren mit integriertem Münzautomat
- Innenwandverkleidung aus Stahlkeramik (ohne Fugen)
- neue Entlüftungstechnik
- Edelstahl-Sanitärobjekte mit Sensortechnik
- Damenteil: 6 WC-Töpfe mit automatischer Sitzbrillenreinigung u.w.
- Herrenteil: 4 WC-Töpfe mit automatischer Sitzbrillenreinigung u.w.
3 Urinale mit Edelstahlboden zur leichten Reinigung
- Komplette Installation
- Baunebenkosten
- 3 neue alternative Müllboxen

Für die Umsetzung wurden zwei Grundsatzvarianten geprüft. Bei Variante 1 handelt es sich um den Kauf der Anlage. In Variante 2 wurde ein Mietkauf, d.h. ein Betreiber errichtet die Anlage in Eigenregie und vermietet diese über einen Zeitraum von 15 Jahren an SÖR zurück, gegenübergestellt.

Variante 1

Herstellung, Unterhalt, Reinigung und Wartung sind grundsätzlich von SÖR zu übernehmen. Die Reinigungsleistungen können nicht in Eigenleistung erbracht werden, deshalb müssen sie vergeben werden.

Variante 1 –Unterhalt, Reinigung und Wartung durch SÖR	ca. Gesamtpreis in €
Einmalige Kosten für den Einbau der Anlage	510.000 €
Planungsleistungen	100.000 €
Einmalige Kosten für den Rückbau bauseits	55.000 €
Summe der einmaligen Kosten	665.000 €
Bei einer 15-jährigen Nutzung ergibt dies einen Jahresbetrag von	45.000 €
Zuzüglich laufende Kosten:	
Wartung (Angebot Fa. Hering Reinigung, Wartung, Störungsbeseitigung)	75.000 €
Reinigung Aufschlag (4 x täglich)	150.000 €
Wasser / Kanal	10.000 €
Sicherheitsaufwendungen	5.000 €
abzüglich Einnahmen (= Toilettengebühr)	- 75.000 €
Verbleibende jährliche Kosten	210.000 €/a

Aus der Differenz der einmaligen Kosten zuzüglich der Unterhaltskosten und der Einnahmen ergibt sich eine Monatspauschale von rd. 17.500 €. Für einen Betrachtungszeitraum von 15 Jahren entspricht dies nach heutigem Stand einem Gesamtaufwand von ca. 3.150.000 €.

Variante 2

Alternativ könnte ein kombiniertes Investitions-, Bau- und Betreiberangebot in Frage kommen. Eine zu beauftragende Firma würde die Planung, den Bau sowie alle Serviceleistungen wie Reinigung, Wartung, laufende technische Betreuung und Beseitigung von Vandalismusschäden in begrenzter Höhe übernehmen. Ausgenommen hierbei sind die Nebenkosten (Wasser, Abwasser, Strom, etc).

Variante 2 – Neubau, Unterhalt, Reinigung und Wartung durch externe Firma	ca. Gesamtpreis in €
Einmalige Kosten für den Rückbau bauseits	55.000 €
Summe der einmaligen Kosten	55.000 €
Bei einer 15-jährigen Nutzung ergibt dies einen Jahresbetrag von	3.700 €
zuzüglich laufende Kosten:	
Kombinierte Investitions-, Bau- und Betreiberpauschale (einschließlich tägliche Reinigung + Wartung + technische Betreuung + Vandalismusschäden bis rd. 600 € je Einzelfall)	131.000 €
Reinigung Aufschlag (4 x täglich)	150.000 €
Wasser / Kanal	10.000 €
Sicherheitsaufwendungen	5.000 €
abzüglich Einnahmen (= Toilettengebühr)	- 75.000 €
Laufende jährliche Kosten insgesamt	224.700 €/a

Bei einer Vertragslaufzeit von 15 Jahren ergibt sich aus der Summe der einmaligen Kosten und der Unterhaltskosten eine Monatspauschale von rd. 18.700 €. Dies entspricht nach heutigem Stand einem Gesamtaufwand von ca. 3.370.000 €, wovon 55.000 € investive und 3.315.000 € konsumtive Kosten darstellen.

Geprüft wurde auch, ob es möglich ist, die Busbetreiber an den Kosten für den Betrieb der WC-Anlage zu beteiligen. Dafür müsste die Einfahrtsgebühr um eine entsprechende Pauschale erhöht werden oder gesondert berechnet werden. Dies ist jedoch nicht umsetzbar, da in der Vergangenheit bereits ein Busunternehmen gegen die Höhe der Einfahrtsgebühr gerichtlich vorgegangen ist und Recht erhalten hat. In der Folge hat der BayVGH die Busbahnhofsbenutzungsgebührensatzung (ZOBGebS) für unwirksam erklärt und die Gebühr musste von 10 € je Einfahrt auf 8 € je Einfahrt herabgesetzt werden.

Eine Kostenbeteiligung des am ZOB ansässigen Kioskbetreibers scheitert bereits daran, dass dieser ein Pächter des Grundstückseigentümers PSD-Bank ist. Die Stadt Nürnberg hat mit ihm kein Rechtsverhältnis und kann nicht auf ihn einwirken.

Weitere Informationen zur Bewirtschaftung und Gebührenkalkulation sind unter Punkt 3 und 4 zu finden.

Fazit

Aus heutiger Sicht ist die Variante 1 demnach über die gesamte Laufzeit von 15 Jahren um ca. 220.000 €. günstiger. Diese hat allerdings Nachteile:

- Die Gewährleistung für die Bauleistungen besteht nur für zwei Jahre. Danach müssen Schäden und Verschleiß von der Stadt Nürnberg getragen werden. Die Folgekosten lassen sich nicht zuverlässig einschätzen.
- Die Reinigungsleistung muss von SÖR vergeben werden. In den nächsten 15 Jahren werden die Preise dafür mit Sicherheit deutlich ansteigen.
- Die Betreuung und Kontrolle der fachgerechten Reinigung ist trotzdem von SÖR zu erbringen. Diese Kosten sind im Vergleich nicht enthalten.
- Vandalismusschäden sind von der Stadt Nürnberg zu tragen.

Dem stehen Vorteile der Variante 2 gegenüber:

- Die Investitionskosten werden mit der Pauschale gleichmäßig auf den Nutzungszeitraum von 15 Jahren verteilt.
- Über den gesamten Zeitraum hinweg hat die Stadt Nürnberg Anspruch auf Gewährleistung. Sämtliche Kosten für Störungsbeseitigung und Reparaturen sind mit der Monatspauschale abgedeckt.
- Vandalismusschäden werden in gewissem Umfang vom Unternehmen getragen.
- Es ist zu erwarten, dass die Anlage eine längere Lebensdauer haben wird, da sie – aufgrund der Gewährleistungspflicht! – vom Auftragnehmer sorgfältiger und sachgerechter gepflegt wird.

Insgesamt erlaubt die Variante 2 eine sichere Planung und Kostenstabilität über einen längeren Zeitraum.

Es wird daher Variante 2 empfohlen.

Kostenschätzung Toilettenanlage Variante 2 brutto	
Einmalige Kosten für Rückebau	ca. 55.000 €
lfd. jährliche Kosten	ca. 224.700 €/a

2.3 Regen- und Windschutz, sonstige Einbauten

Es fehlen Unterstellmöglichkeiten für Gäste bei schlechtem Wetter. Zusätzlich wären ein beheizter Warteraum sowie überdachte Bahnsteige heutiger Neubaustandard.

Da sich ein Warteraum in die bestehende Situation wirtschaftlich und baulich nicht einfügen lässt, wird dieser nicht weiter betrachtet.

Gemeinsam mit einem Planungsbüro wurde dazu eine Lösungsvariante entwickelt, die grundlegende Verbesserungen beim Windschutz und den zugehörigen Einbauten sowie zwei Überdachungsmöglichkeiten für den nordwestlichen Bussteigbereich beinhaltet.

Grundlegende Verbesserungen:

Position	Menge	ca. EP in €	ca. Gesamt- preis in €
Ordnerhäuschen erneuern/versetzen inkl. Verkleidung und Tiefbau	1	50.000 €	50.000 €
Sitzgelegenheiten* (Bänke) östl. Bereich an der Käthe-Strobel-Str.	4	2.500 €	10.000 €
Windschutzwände östl. Bereich an der Käthe-Strobel-Straße	4	5.000 €	20.000 €
Wartebereich mit 18 Sitzgelegenheiten* im Durchgang	1	30.000 €	30.000 €
Mülleimer (Modell Athen mit Aschenbecher)	10	1.000 €	10.000 €
Folienbeklebung Nürnberg an Fassade	1	5.000 €	5.000 €
Baunebenkosten	psch		25.000 €
Gesamt brutto			150.000 €

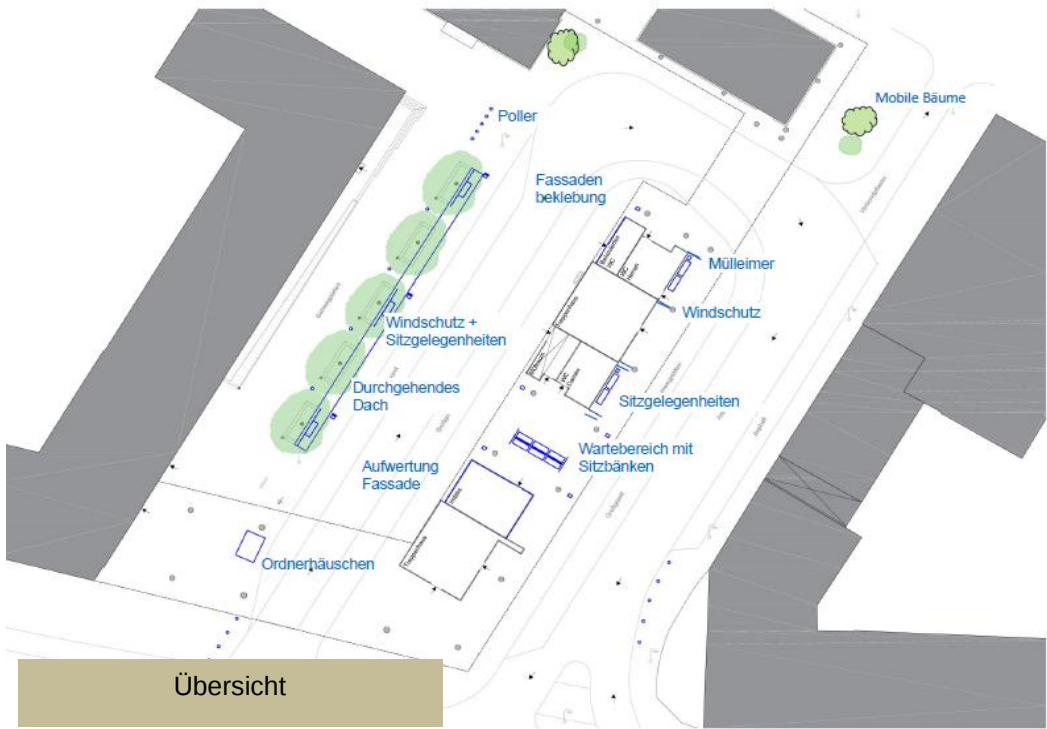
* Bänke werden mit Armlehnen ausgestattet, so dass kein Liegen möglich ist.



Visualisierung Wartebereich

Haltestellenüberdachung nordwestlicher Bahnsteig:
Durchgehende Bahnsteigüberdachung

Position	Menge	ca. EP in €	ca. Gesamt- preis in €
Durchgehendes Haltestellendach im westlichen Bereich	1	200.000 €	200.000 €
Sitzgelegenheiten inkl. Windschutz unter durchgehendem Hst.dach	3	10.000 €	30.000 €
Mobile Bäume	2	5.000 €	10.000 €
Baunebenkosten	psch		40.000 €
Gesamt brutto inkl. Baunebenkosten			280.000 €



Übersicht



Insgesamt ergeben sich für die geplanten Verbesserungen für Wind- und Wetterschutz und sonstige Einbauten abgeschätzte Kostenaufwendungen in Höhe von

Kostenschätzung Basis +durchgehende Bussteigüberdachung, brutto	430.000 €
---	-----------

Die Haltestellenüberdachung der nordöstlichen Bussteige bietet durch die fast geschlossene Bauweise endlich Regen- und Windschutz. Weiterhin trennt die Überdachung den öffentlichen Bereich des ZOB zu den dahinterliegenden Zugangsbereichen zu den Gebäuden deutlich ab.

2.4 Fahrgastinformationssystem (statisch + dynamisch)

Fahrgastinformationen – in der Regel Ankunfts- und Abfahrtszeiten – können sowohl statisch als auch dynamisch (aktualisiert) angezeigt werden. Bei statischen Fahrgastinformationen können nur die von den Buslinienbetreibern in ihren Fahrplänen festgeschriebenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten angezeigt werden.

Zielstellung ist es, die Informationen am ZOB dynamisch (DFI) anzeigen zu lassen. Damit können dann die tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Echtzeit angezeigt werden. In Ergänzung dazu ist eine automatisierte exakte Zuordnung der Buslinien zu den Bussteigen wünschenswert.

Aktuell verfügt der Fernbusmarkt nicht über eine einheitliche DFI-Plattform. Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Echtzeit können aktuell daher nur sehr aufwändig durch manuelle Datenbeschaffung erzeugt werden. Diese müssten dann wiederum durch Personal in ein entsprechendes System eingespeist werden. Eine Abfrage bei anderen großen ZOBs in Deutschland hat ergeben, dass dort, wo ein DFI im Einsatz ist, dieses ausschließlich durch Personal anhand einer manuellen Datenpflege gespeist werden muss. Bei dieser Lösung entstehen allerdings hohe Personalkosten. Sie ist deshalb für den ZOB Nürnberg nicht umsetzbar. Vorerst soll daher der Markt beobachtet werden, bis eine neue technische Lösung angeboten wird, die eine automatisierte digitale Anzeige der An- und Abfahrtszeiten ermöglicht. Bis dahin sollen die An- und Abfahrtszeiten nur statisch, d.h. laut Fahrplan angezeigt werden.

Derzeit ist am ZOB eine digitale Anzeigetafel vom Linienbetreiber „Flixbus“ mit dessen Ankunfts- und Abfahrtszeiten angebracht. „Flixbus“ deckt ca. 80 % der ZOB-Bus-Zufahrten ab.

Kostenschätzung für Ziellösung DFI (automatisiert) brutto	65.000 €
---	----------

2.5. Weiterer Optimierungsbedarf bzw. Kritikpunkte

- fehlender Zebrastreifen
Es wurde ein Zebrastreifen an der Zufahrt des ZOB gefordert. Dieser ist aus Sicht der Verwaltung nicht notwendig bzw. nicht zulässig. Im Einfahrtsbereich befindet sich ein signalisierter Fußgängerübergang, welcher ausreichend Sicherheit bietet.
- fehlende Schließfächer
Es besteht eine große Schließfächanlage im Hauptbahnhof. Die Erforderlichkeit eigener Schließfächer am ZOB wird nicht als prioritär gesehen, handelt es sich bei Fernbusreisenden doch überwiegend um Personen mit Start und Ziel in Nürnberg.
- fehlende Videoüberwachung
Da es sich um die Überwachung eines öffentlichen Raums handelt, sind datenschutzrechtlich hohe Hürden an eine Überwachung per Video gestellt. Dies könnte zum Beispiel dann der Fall sein, wenn es sich um einen Kriminalitätsschwerpunkt handeln würde. Wie das Polizeipräsidium Mittelfranken mitteilte, ist dies hier nicht gegeben. Eine Videoüberwachung ist daher im Moment aufgrund gesetzlicher Vorgaben nicht umsetzbar.
- fehlende Internetseite
Seit Anfang Dezember 2020 ist eine Internetseite mit grundlegenden Informationen zum ZOB verfügbar. Bei der Internetsuche mithilfe der üblichen Suchmaschinen erscheint sie an erster Stelle der Liste. Die Seite wird bis Jahresende um weitere Informationen zu den Fahrplänen der Linienbetreiber mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Informationen zur Verknüpfung mit dem ÖPNV sowie zum Tarifsysteem erweitert.
- Wegweisung
Die vorhandene Beschilderung wird in Zusammenarbeit mit Vpl überprüft. Ziel ist, am Ordnerhäuschen oder an anderer zentraler Stelle einen Übersichtsplan anzubringen.
- Bäume
Hinter dem nordöstlichen Bahnsteig befinden sich auf dem Grund der PSD-Bank fünf Baumscheiben mit jeweils einer Platane. Weitere Pflanzungen wären sinnvoll, um den Platz attraktiver zu gestalten. Feste Baumpflanzungen sind aber nicht möglich, da der Untergrund dafür nicht genügend Wurzelraum bietet. Dafür sollen 5-6 mobile Bäume im ZOB-Areal aufgestellt werden. Die PSD-Bank hat die Absicht mitgeteilt den Kauf und die 4-jährige Pflege dieser Bäume zu übernehmen. Dies entspricht einem Kostenaufwand von rd. 35 TEUR.

Kostenschätzung Optimierungen brutto	40.000 €
--------------------------------------	----------

3 Bewirtschaftung des ZOB

Die Bewirtschaftung des ZOB wurde vertraglich der NOA.kommunal GmbH (im Folgenden kurz „NOA“ genannt) übertragen. Die NOA übernimmt den Ordnungsdienst von Montag bis Sonntag jeweils von 07.45 Uhr bis 19.15 Uhr. Unter Normalbedingungen setzt die NOA für den Ordnungsdienst drei Mitarbeitende in Vollzeit ein. Die jährlichen Kosten betragen 137.299 € brutto, monatlich sind das 11.441,58 € brutto.

Seit der Corona-Pandemie ist die Zahl der einfahrenden Busse deutlich zurück gegangen auf ca. 720 je Monat. Deshalb wird der ZOB derzeit mit reduziertem Einsatz bewirtschaftet. Es werden nur noch 2 Vollzeitkräfte eingesetzt. Die Kosten betragen 8.467 € monatlich.

Kurz vor Beginn der Pandemie wurde 2020 die Betreuung zwei Wochen lang versuchsweise bis 24.00 Uhr verlängert, um zu ermitteln, wieviele Busse nach 19.00 Uhr einfahren. Es stellte sich dabei heraus, dass das zusätzliche Aufkommen nach 19.00 Uhr ca. 30% der sonstigen

täglichen Einfahrten betrug. Nachdem der Versuchszeitraum pandemiebedingt nur sehr kurz war, wird empfohlen abzuwarten bis sich der Markt wieder erholt hat. Dann kann erneut geprüft werden, ob die Verlängerung der Bewirtschaftung rentabel ist oder nicht.

4 Gebührenkalkulation

2019 – im letzten Jahr vor der Corona-Pandemie – fuhren 28.889 Busse am ZOB ein. Die Summe der Einnahmen betrug 231.119 €. Weiterhin fährt eine noch nicht bekannte Anzahl von Bussen außerhalb der Bewirtschaftungszeit ohne Gebühr ein. Die Kosten betrugen im gleichen Jahr 267.531 €, wobei in diesem Betrag noch keine Umlagen für Verwaltungsaufwand enthalten sind. Auch so ergab sich bereits ein Fehlbetrag von 36.412 €.

Im Jahr 2021 fuhren 6.597 Busse am ZOB ein. Die Einnahmen betrugen 52.773 €, die Kosten betrugen 190.226 €. Dies ergab einen Fehlbetrag von 137.453 €.

Es existieren keine Schätzungen darüber, ob und wann sich der Fernbusverkehr wieder erholen wird. Ausgehend vom günstigsten Fall, dass bei der Zahl der einfahrenden Busse und der Fahrgäste die Zahlen vor der Pandemie erreicht werden können, ergibt sich folgende Berechnung:

	Kosten / Erträge in €
Erträge (bei 28.000 einfahrenden Bussen jährlich)	- 224.000 €/a
Kosten (auf der Vergleichsbasis 2019 zuzüglich Kostensteigerung jhrl. 3% und 1 x 5% ab 2022)	298.000 €/a
Zuzüglich Kosten WC-nach Variante 2	224.700 €/a
Unterdeckung	298.700 €/a

Um den ZOB kostendeckend zu betreiben, müsste die Gebühr mit Umsetzung der WC-Erneuerung enorm erhöht werden. Unter der Annahme dass wieder 28.000 Busse jährlich einfahren, müssten 18,60 € festgesetzt werden. In Anbetracht des Urteils, in dem der BayVGH die damalige Gebührenkalkulation für unrechtmäßig erklärt hat (s. o. 2.2), ist eine Neukalkulation der Gebühren auf Grundlage der tatsächlich entstehenden Kosten möglich. Unabhängig von der WC-Erneuerung ist eine Neukalkulation angezeigt. Dazu muss sich jedoch erst wieder ein „Normalbetrieb“ einstellen und die Überprüfung der Betriebszeiten abgeschlossen sein. Die Umsetzung der Maßnahmen, insbesondere der WC-Anlagen, würden dann eine erneute Gebührenprüfung nach sich ziehen.

5 Zusammenfassung

	Investitionskosten	Folgekosten
barrierefreier Ausbau	ca. 100.000 €	
Sanierung Toilettenanlage mittels Variante 2, d.h.: kombinierte Investitions-, Bau- und Betreiberpauschale (incl. tägliche Reinigung + Wartung + techn. Betreuung + Vandalismusschäden) <u>hochgerechnet auf 15 Jahre</u> sowie einmalige Investitionskosten	ca. 55.000 €	ca. 3.315.000 € (ca. 224.700 €/a)
Außenbereich	ca. 430.000 €	
Fahrgastinfo DFI	ca. 65.000 €	
Optimierungen	ca. 40.000 €	
Gesamtkosten brutto	ca. 690.000 €	3.315.000 €

6. Weiteres Vorgehen

Im Jahr 2022 soll der barrierefreie Ausbau umgesetzt werden.

Weiterhin soll das Ordnerhäuschen 2022 erneuert und die Mobilen Bäume aufgestellt werden.

Im Jahr 2023 sollen die Toilettenanlagen saniert und der Regen- und Windschutz errichtet werden.

Mit Stk wird ein entsprechender Finanzierungsvorschlag erarbeitet.

Es wird vorgeschlagen, die erforderlichen Mittel im Rahmen des Mobilitätsbeschlusses bereitzustellen.