

**Citylinie Bühl;
Eckpunkte für die Neuausschreibung****I. Sachverhalt:****Einführung**

Der Betrieb der Citylinie Bühl muss zum Dezember 2020 neu vergeben werden. Die Ausschreibung erfolgt auf der Grundlage der EUVO 1370/2007 europaweit. Der neue Vertrag wird eine Laufzeit von acht Jahren haben, mit Verlängerungsoption um zwei Jahre. Das Landratsamt Rastatt wird als Aufgabenträger die Ausschreibung durchführen. Die Stadt Bühl wird weiterhin das entstehende Defizit tragen und den Ausschreibungsumfang bestimmen.

Ende Dezember 2018 erfolgte die vorgeschriebene Vorabinformation im Amtsblatt der EU. Darin wurde die Ausschreibung des Linienbündels Stadtverkehr Bühl (Citylinie) öffentlich bekannt gemacht. Nicht enthalten waren nähere Leistungs- und Qualitätsmerkmale. Zu deren Veröffentlichung ist das Landratsamt spätestens im März 2019 verpflichtet.

Diese näheren Leistungs- und Qualitätsmerkmale stellen die Eckpunkte des auszuschreibenden Verkehrs dar, die einen möglichen Bieter in die Lage versetzen sollen, den wahrscheinlichen Aufwand abzuschätzen. Dazu gehören z.B. Anzahl und Größe der Fahrzeuge, Fahrzeugtechnik, Umlaufzeiten (an welchen Tagen und von wann bis wann fährt der Bus) oder Anforderungen an das Personal.

Die eigentliche Ausschreibung erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkt, voraussichtlich im Herbst 2019. Bis dahin kann diese ausgearbeitet werden.

Elementare Grundlagen der Ausschreibung sind im Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) einheitlich geregelt. Dies sind unter anderem die Tarife oder die Personalregelungen. Anzahl und Größe der Fahrzeuge oder die Antriebstechnik können flexibel gestaltet werden. Genauso die Umlaufzeiten und die Taktung der Linien. Dies sind entscheidende Merkmale für die Qualität des Verkehrs und sie sind von besonderer Bedeutung für die Preisbildung.

Um Ansatzpunkte für mögliche Verbesserungen ermitteln zu können, wurde eine umfangreiche Betrachtung des Angebotes und der Nachfrage auf der Citylinie sowie eine Vergleichsanalyse mit vergleichbaren Stadtverkehren im Bundesgebiet durchgeführt.

Die daraus ermittelten Erkenntnisse wurden den Fraktionsvorsitzenden sowie den Ortsvorstehern und Ortsbeauftragten vorgestellt. Im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes wurden Verbesserungen bei der Citylinie unter dem Aspekt des

Klimaschutzes als Maßnahme formuliert und im Klimabeirat intensiv diskutiert. Dort wurde auch die Bildung einer Arbeitsgruppe aus allen Fraktionen des Gemeinderates angeregt. Diese hat am 9. Januar mit der Verwaltung die Thematik umfassend besprochen. Die Beratungen im Klimabeirat und in der Arbeitsgruppe waren wesentliche Grundlage für die weitere Arbeit der Verwaltung.

Analyse des Angebotes

Das Angebot der Citylinie besteht derzeit aus:

Linie 271, Kappelwindeck/Weststadt

Linie 272, Weitenung

Linie 273, Neusatz

Linie 274, Eisental

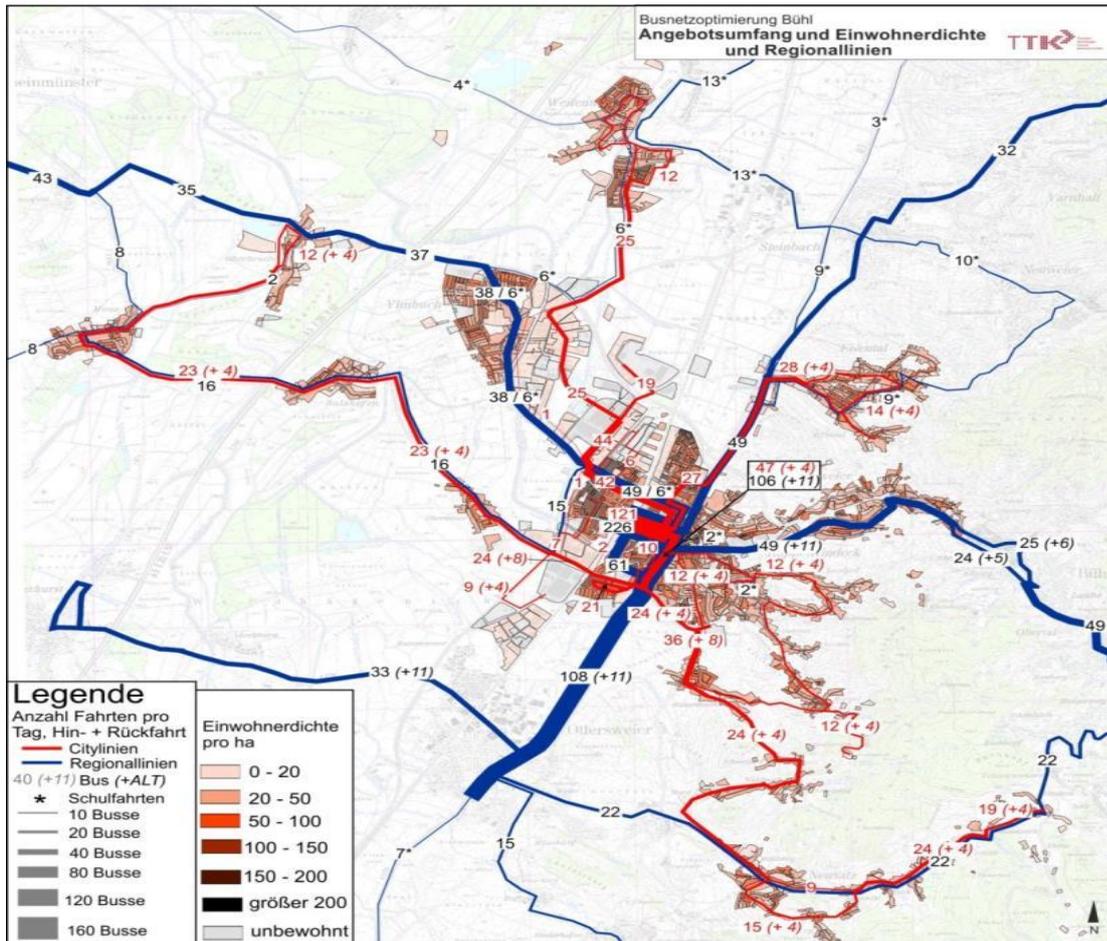
Linie 275, westliche Stadtteile

Es ergänzt damit die bestehenden Regionallinien, wobei diese teilweise überlagert werden. Mit Ausnahme von Altschweier und Vimbuch werden alle anderen Stadtteile bedient. Das Netz der Citylinie ist ein „gleichbehandelndes“ Netz. Die Linienfahrten beginnen und enden morgens und abends in etwa zur selben Zeit. Es wird überall ein Stundentakt angeboten.

Das Stadtgebiet ist mit Busverbindungen durch die Regionallinien und die Citylinie gut erschlossen. Anfangs-, End- und Verknüpfungspunkt der Citylinie ist der Bahnhof. Die Fahrpläne sind auf den Anschluss an die Züge ausgerichtet, soweit damit vereinbar auch auf die Schulzeiten. Ein für die Lesbarkeit der Fahrpläne wünschenswerter gleichmäßiger Takt kann dadurch nicht eingehalten werden, das Zusammenspiel mit den Zugfahrplänen gleicht dies aber aus.

Querverbindungen von Stadtteil zu Stadtteil sind nur durch Umstieg am Bahnhof möglich. Die Anbindung der Gewerbegebiete hatte bisher keine Priorität.

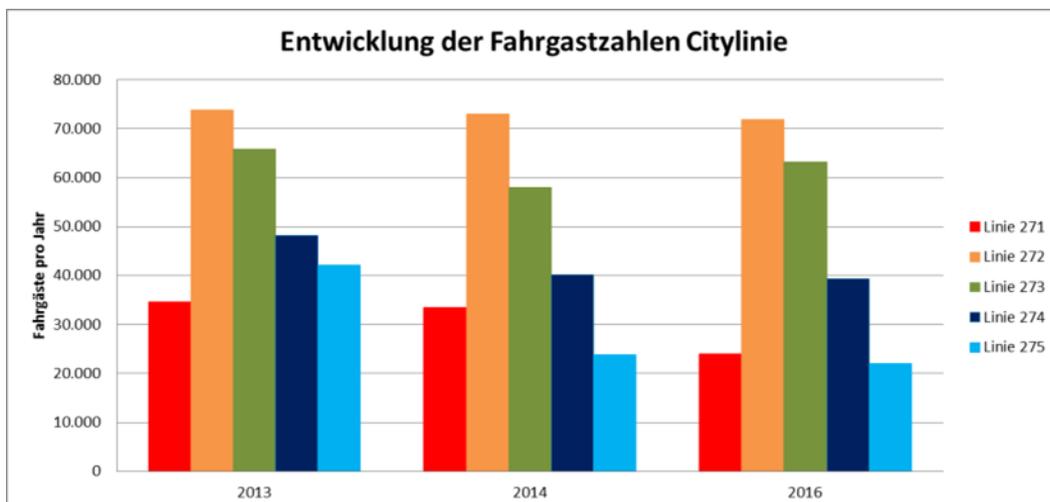
Wie am nachfolgenden Schaubild gut zu erkennen, ist die Achse Weitenung-Rittersbach-Waldmatt-Neusatz komplementär zum Regionalbusangebot.



Das bestehende Angebot wird mit fünf von der Stadt finanzierten Fahrzeugen erbracht. Die Anzahl an Fahrzeugen ist ein Maßstab für die zu erwartenden Kosten.

Analyse der Nachfrage

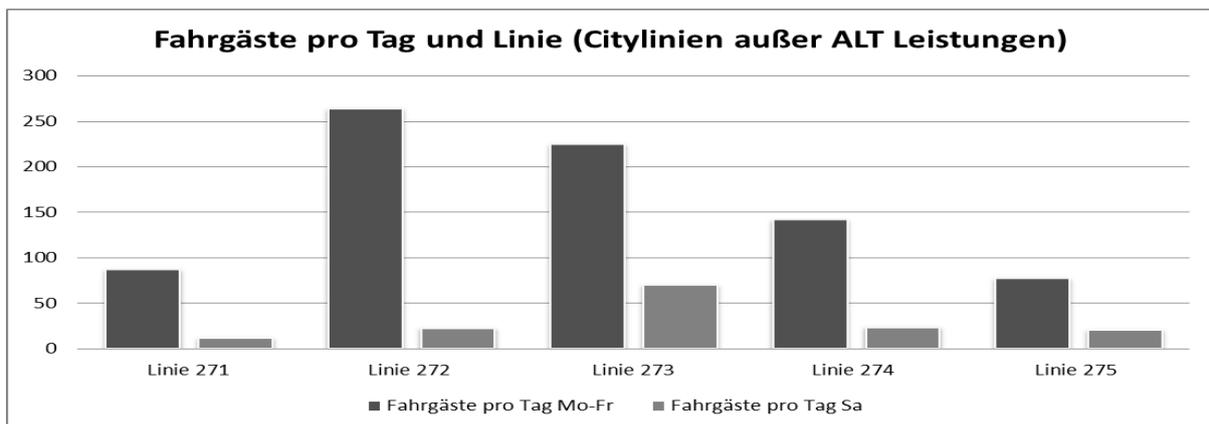
Jedes Frühjahr erfolgt eine Zählung. Die Zahlen werden auf das Jahr hochgerechnet. Es handelt sich also um abgeleitete Schätzungen. Eine Tendenz lässt sich aber eindeutig erkennen:



Die neueste Zählung im Frühjahr 2018 ergab ähnliche Werte wie 2016.

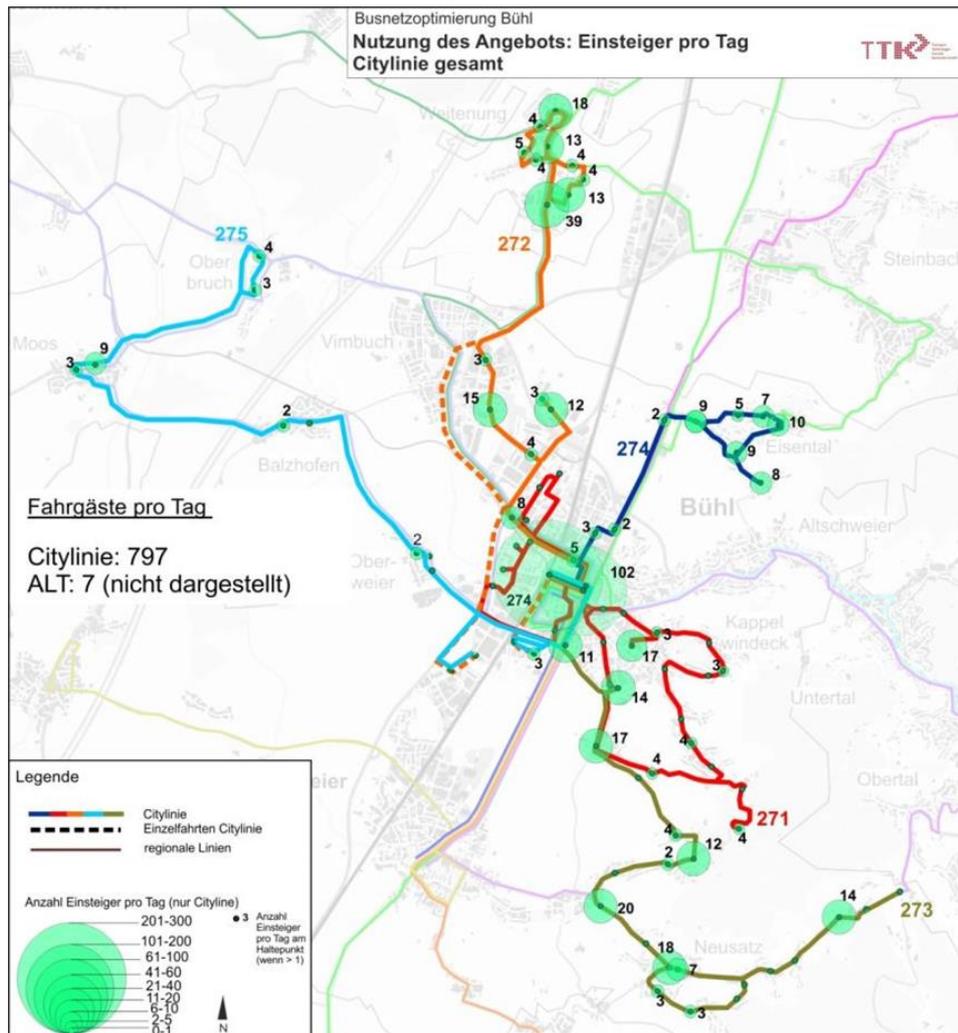
Die Linien 272 und 273 erzielen die meisten Fahrgäste. Die Zahlen sind seit Jahren gleichmäßig mit zunehmend schwächer werdender Tendenz bei den Linien 271 und 275.

Zur Veranschaulichung nachfolgend eine Berechnung der Mittelwerte der Fahrgastzahlen für einen Wochentag pro Linie:



Im Durchschnitt nutzen zusätzlich 7 Fahrgäste das ALT-Angebot unter der Woche, 23 am Samstag und 10 am Sonntag.

In der folgenden Darstellung sind die Fahrgastzahlen weiter heruntergebrochen auf Zustiege je Tag je Haltestelle und zeigen damit die Nachfrage in der Fläche:



Zu den einzelnen Linien lassen sich stichwortartig zusammengefasst folgende Aussagen treffen:

Linie 271

- verläuft teilweise parallel zur Linie 273
- die Nutzung ist schwach
- die Fahrlage ist als ungünstige Ringlinie ausgebildet
- aber: Schulverbindungen, insbesondere Bachschlossschule

Linie 272

- wird am stärksten genutzt
- kaum Überlagerung durch Regionallinien
- zusätzliches Potential ist zu erwarten

Linie 273

- die Auslastung ist relativ hoch
- weiteres Potential denkbar
- Überlagerung mit Regionallinien, die voraussichtlich ausgebaut werden

Linie 274

- wird regelmäßig aber relativ schwach genutzt
- kaum Überlagerung mit Regionallinien
- Grund für die geringe Nachfrage ist möglicherweise, dass ein Stundentakt zu lang ist für die kurze Entfernung zur Kernstadt

Linie 275

- niedrigste Nutzung aller Linien
- lange Strecke mit relativ wenig Bebauung
- starke Konkurrenz zu Hauptnutzungszeiten durch Regionallinien

Benchmarkvergleich

Um herauszufinden, welche Erfolgsfaktoren in Stadtverkehren anderer Städte eine Rolle spielen, wurden diese in

- Mühlhausen in Thüringen,
- Lampertheim in Hessen,
- Buchholz in Niedersachsen und
- Radolfzell am Bodensee.

näher betrachtet.

Diese Städte wurden ausgewählt, weil sie

- eine ähnliche Einwohnerzahl und Dichte,
- einen Bahnhof und ein daran ausgerichtetes Busnetz sowie
- Stadtbus- und Regionalbuslinien haben und
- die Daten leicht verfügbar waren.

Lampertheim, Buchholz und Radolfzell haben mehr als doppelt so viele Fahrgäste pro gefahrenen Kilometer als Bühl. Mühlhausen liegt leicht darüber.

Bei genauerer Betrachtung der Angebote, deren Darstellung den Rahmen dieser Vorlage sprengen würde, können folgende eindeutige Erfolgsfaktoren identifiziert werden:

- Konzentration des Angebotes auf wenige Linien mit dichtem Takt,
- Durchmesserlinien oder Radiallinien (also kein Ringverkehr der entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt eine lange Strecke für Fahrgäste bedeuten würde),
- durchgängig gleiche, leicht vermittelbare Taktung,
- homogene Siedlungsfläche,
- hoher finanzieller Einsatz für angebotsorientierte Planung,
- gutes Marketing.

Anruf-Linien-Taxi (ALT)

Das ALT ist ein bedarfsabhängiger Linienverkehr, der an die ÖPNV-Haltestellen gebunden ist und in der Regel mit kleineren Fahrzeugen durchgeführt wird.

Zum besseren Verständnis nachfolgend ein Ausschnitt aus dem Fahrplan der Linie 273. Die ALT-Fahrten sind mit einem Telefon markiert. Danach kann ein Fahrgast z.B. eine Fahrt für 20.45 Uhr ab dem ZOB buchen und an den mit "A" (für „Aussteiger“) gekennzeichneten Haltestellen aussteigen. Er muss diese Fahrt 45 Minuten vor Fahrtbeginn, also in diesem Fall spätestens um 20.00 Uhr beim Betreiber des ALT anmelden. An einer anderen Haltestelle als dem ZOB kann nicht zugestiegen werden.

Ort/Haltestelle	☎														☎	☎	☎
Bühl ZOB/Bahnhof	00:25	07:05	08:05	09:24	10:24	11:24	12:43	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26		20:45	21:50	23:00
- Rathaus		07:07	08:07	09:26	10:26	11:26	12:45	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28				
- Tankstelle Jäger		07:09	08:09	09:28	10:28	11:28	12:47	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30				
- Krankenhaus	A	07:11	08:11	09:30	10:30	11:30	12:49	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	A	A	A	A
Rittersbach Gasthaus Blume	A	07:12	08:12	09:31	10:31	11:31	12:50	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	A	A	A	A
- Haus Roth	A	07:13	08:13	09:32	10:32	11:32	12:51	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	A	A	A	A
Waldmatt Wolfhagweg	A	07:15	08:15	09:34	10:34	11:34	12:53	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	A	A	A	A
- Waldmatt	A	07:17	08:17	09:35	10:35	11:35	12:54	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	A	A	A	A
- Panoramastraße	A	07:18	08:18	09:36	10:36	11:36	12:55	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	A	A	A	A
Hard Haus Glaser	A	07:19	08:19	09:37	10:37	11:37	12:56	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	A	A	A	A
Hub	A	07:20	08:20	09:38	10:38	11:38	12:57	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	A	A	A	A

Diesem Fahrplan liegt das Prinzip zugrunde, die Beförderungskette vom Zug über die sog. „letzte Meile“ zu den Zeiten sicherzustellen, zu denen kein regulärer Bus mehr fährt. Diese Fahrt kostet keinen zusätzlichen Preis, wenn der Fahrgast für den Zug eine Verbundfahrkarte des KVV oder den BW-Tarif benutzt hat. Für den Aufpreis von einem Euro wird zusätzlich die Fahrt bis zur Haustüre angeboten.

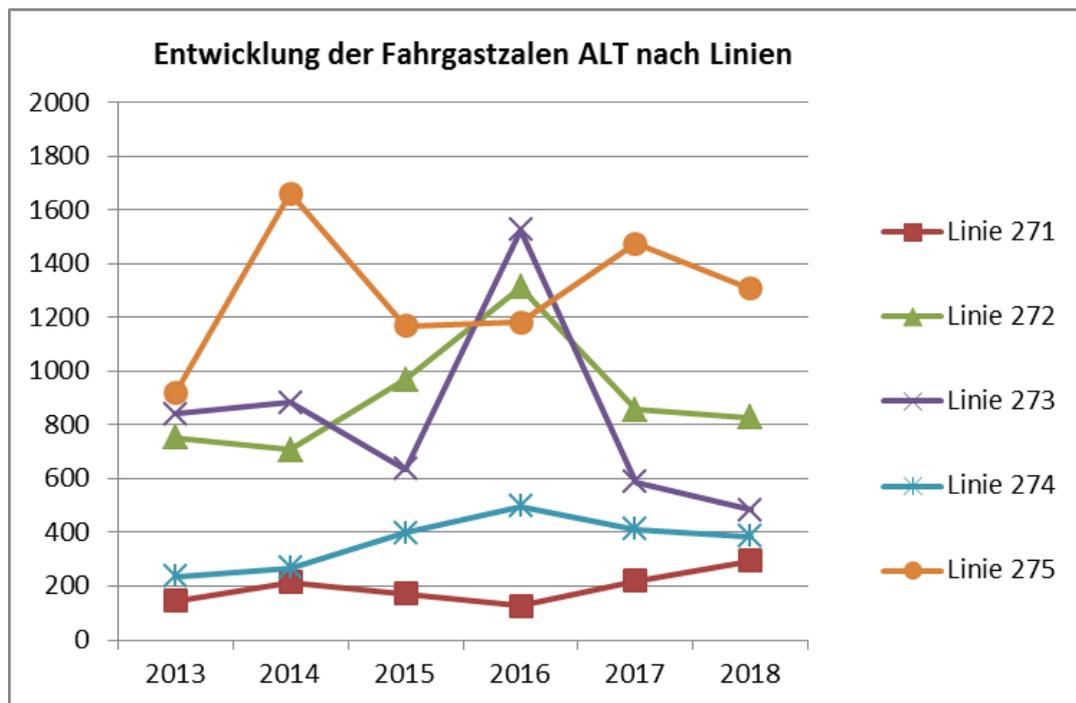
An Samstagen und Sonntagen wird die Fahrt von gekennzeichneten Haltestellen („E“ für „Einsteiger“) zum ZOB angeboten:

Ort/Haltestelle							☎	☎	☎ 1
Neusatz Immenstein	08:49	09:49	10:49	11:49	12:51	13:51	14:45	16:45	18:45
- Sommerseite (Bedarfshaltestelle)	08:50	09:50	10:50	11:50	12:52	13:52			
- Kloster	08:51	09:51	10:51	11:51	12:53	13:53	E	E	E
- Wörth	08:52	09:52	10:52	11:52	12:54	13:54	E	E	E
- Bach	08:53	09:53	10:53	11:53	12:55	13:55	E	E	E

Rittersbach Haus Roth	09:07	10:07	11:07	12:07	13:09	14:09	E	E	E
- Gasthaus Blume	09:08	10:08	11:08	12:08	13:10	14:10	E	E	E
Bühl Krankenhaus	09:09	10:09	11:09	12:09	13:11	14:11	E	E	E
- Tankstelle Jäger	09:11	10:11	11:11	12:11	13:13	14:13			
- Rathaus	09:13	10:13	11:13	12:13	13:15	14:15			
Bühl ZOB/Bahnhof	09:14	10:14	11:14	12:14	13:16	14:16	15:15	17:15	19:15

Die Beförderungskette läuft hier umgekehrt von zuhause zum Zug.

Dieses ALT-Angebot wird regelmäßig in akzeptablem Umfang genutzt:



Die Nutzung des ALT in Kappelwindeck (271) und Eisental (274) ist niedriger als bei den anderen Linien. Das dürfte an den kurzen Strecken liegen, die eher alternativ bewältigt werden. Sie ist auch homogener, was auf eine relativ konstante Nutzerstruktur schließen lässt.

Die anderen ALT-Linien werden deutlich stärker aber inhomogener beansprucht. Die Spitze im Jahr 2016 wurde durch die Flüchtlinge erzeugt.

Das Angebot deckt aber nur die Beförderungsnachfrage vom und zum Bahnhof ab.

Schwachpunkte und Verbesserungspotential

Im Vergleich zu den Vergleichsstädten gibt es bei der Citylinie derzeit keine Konzentration auf wenige Linien mit dichtem Takt. Der Takt ist überall gleich. Die vorhandene Taktbildung ist nicht durchgängig. Insbesondere die Linien nach Weitenung und Eisental bieten wegen der fehlenden Konkurrenz durch Regionallinien mehr Potential. Ein Halbstundentakt, der gleichmäßiger angeboten werden kann, wäre dort sinnvoll.

Die Verteilung der Siedlungsflächen ist sternförmig um den Bahnhof herum. Die Streckenführung in die Stadtteile hat zwangsläufig große Siedlungslücken. Der Benchmarkvergleich zeigt, dass dies keine guten Voraussetzungen für einen erfolgreichen Verkehr sind. Insbesondere auf den Strecken Richtung Westen und Neusatz ist dies der Fall. Dort sollte an Stelle der Citylinie das Angebot der Regionallinien stärker ausgebaut werden, die von der Rheinschiene und der B 500 nach Bühl führen und derzeit eine starke Konkurrenz zur Citylinie bilden.

In den westlichen Stadtteilen ist die von der Bevölkerung immer wieder nachgefragte Verknüpfung der Stadtteile untereinander schlecht. Dies könnte über einen ALT-Verkehr verbessert werden. In diesem Zuge sollte flächendeckend über ein flexibleres ALT-System nachgedacht werden, das nicht nur den ZOB im Blickpunkt hat.

Im Vergleich zu den oben genannten Stadtverkehren ist der Ressourceneinsatz in Bühl deutlich niedriger. Die Planungen der Vergangenheit waren kostenorientiert und nicht angebotsorientiert. Will man den Verkehr verbessern, muss man zunächst das Angebot in den Blick nehmen.

Marketing findet seit einigen Jahren von städtischer Seite nicht mehr statt, da die Mittel z.B. für den Druck des Bühler Kursbuches eingespart wurden. Dies muss sich in der Zukunft deutlich verändern. Eventuell gibt es über das Klimaschutzkonzept einen Ansatz für Fördermöglichkeiten.

Eckpunkte für die anstehende Ausschreibung

1. Linienverkehr

Auf Grund der Auswertungen und Analysen sowie der gegenwärtigen Nutzung schlägt die Verwaltung folgende Eckpunkte für ein verbessertes Citylinienkonzept vor:

Die Linie 271 in Richtung Rittersbach/Kappelwindeck bleibt im Wesentlichen wie bisher. Der Grund liegt im Bedarf der Schulen, der nicht vernachlässigt werden darf, und im Freizeitverkehr Richtung Burg Windeck, der nicht alternativ abgedeckt werden kann. Die Anbindung in die Weststadt wird auf einen durchgängigen Studentakt verstärkt. Bisher war das nicht der Fall. Dadurch wird insbesondere das Gewerbegebiet Froschbächle deutlich häufiger angebunden.

Die Linien 272 (Weitenung) und 274 (Eisental) werden im Halbstundentakt bedient. Die Strecken ergänzen den nur schwach vertretenen Regionalverkehr sehr gut. Es ist dadurch von einem erzielbaren, höheren Nutzungspotential auszugehen.

Die Linie 273 (Neusatz) bleibt im Wesentlichen wie bisher. Auf dieser Strecke sollte die weitere Entwicklung der Regionalverkehre abgewartet werden. Hier fahren starke Verkehre zur B 500 und nach Bühlertal, die von der Citylinie überlagert werden. Diese Überlagerung sollte nicht verstärkt werden.

Die Linie 275 wird in eine reine ALT-Linie umgewandelt, die dadurch neu eine Verbindung zwischen den westlichen Stadtteilen (Vimbuch, Balzhofen, Moos, Oberbruch) ermöglicht. Den Busverkehr nach Bühl wird ein verstärkter Regionalverkehr abdecken, der bereits in Planung ist. Die bestehende Busanbindung darf sich am Ende für keinen Stadtteil verschlechtern. Sollten sich die Erwartungen an den Regionalverkehr nicht erfüllen, wäre darauf in der Folge zu reagieren.

In die Gewerbegebiete Nord und Bußmatten führt eine separate neue Linie (276). Diese Linie wurde ein Jahr lang erfolgreich getestet.

In das Gewerbegebiet Süd führt ebenfalls eine eigene neue Linie (Linie 277).

2. ALT

Das ALT-System wird auf Flächenbedienung innerhalb aller Linien umgestellt, d.h. man kann innerhalb des Fahrplanes einer Linie an jeder Haltestelle ein- und aussteigen. Insbesondere auf der Linie 275 wird es dadurch möglich, eine variable Verbindung zwischen den westlichen Stadtteilen einschließlich Vimbuch zu schaffen.

Dieses neue ALT-Konzept ist wesentlich nutzerfreundlicher, erfordert aber einen weit höheren Koordinierungsaufwand beim durchführenden Unternehmer.

3. Einsatz von Elektrobussen

Das vom Gemeinderat beschlossene Klimaschutzkonzept fordert die Einführung von Elektrobussen bei der Citylinie. Deren Einsatz im Linienverkehr befindet sich vor allem in Deutschland aber erst in der Erprobung. Andere Länder, z.B. China, sind schon wesentlich weiter. Es gibt viele Fragestellungen, die zu klären sind, angefangen von der Lebensdauer der Batterien über die Ladetechnik bis hin zum einzusetzenden Fahrzeugmodell.

Inländische Hersteller verweisen darauf, dass es ihnen darauf ankomme, möglichst ausgereifte Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, daher dauere die Markteinführung etwas länger. Gerade bei der batterieelektrischen Antriebstechnik sei der Aufbau des „After-sale-supports“ – also die Unterstützung von Kunden bei Wartung und Reparatur – äußerst wichtig und brauche Zeit. Werkstätten müssten umgerüstet und Personal für die Hochvolttechnik geschult werden. Elektromobilität sei ein neues „System“, bei dem viel mehr in den Blick genommen werden müsse als nur das Fahrzeug an sich. Ein Anbieter für den Linienbetrieb müsste sich dieser Herausforderung stellen.

Ein wesentlicher Punkt ist die Ladeinfrastruktur. Hierbei kann unterschieden werden zwischen Schnellladesystemen – zu bewerkstelligen auch an Haltestellen auf der Strecke mittels Pantographen (ausfahrbares Dachladesystem) – und der Langzeitladung „am Stecker“. Letztere, technisch einfachere Lösung kommt bei nächtlichen Stillstandzeiten der Fahrzeuge in Betracht. Als Standort für die Ladetechnik ist der Betriebshof des Busunternehmens die naheliegende Lösung. Schnellladesysteme würden eine Infrastruktur erfordern, die ein Betreiber in der Regel nicht selbst errichten kann.

Von besonderem Interesse für die Betreiber sind auch die Laufleistungen der Fahrzeuge mit Batterietechnik zwischen den Aufladungen. Sie sollten für einen unterbrechungsfreien ganztägigen Umlaufbetrieb möglichst ausreichen, um nicht ein weiteres Fahrzeug vorhalten zu müssen. Es wird eine tägliche Reichweite mit einer Batterieladung im realen Betrieb von 100 km genannt. Wenn von höheren Laufleistungen gesprochen wird, so gelte dies allenfalls für Idealbedingungen. Bis zu 50 % der Batterieladung würde allein für die Klimatisierung (Heizung, Kühlung) der Fahrzeuge benötigt. Signifikant höhere Batteriekapazitäten werden erst in einigen Jahren erwartet.

Bezüglich der Anschaffungskosten für einen batterieelektrischen Normalbus (ca. 500.000 €) gegenüber einem Normalbus mit neuester Dieselantriebstechnik (ca. 250.000 €) muss mit einer Verdopplung gerechnet werden. Ähnlich dürfte es auch bei kleineren Busmodellen sein. Hierbei wären im Einkaufswettbewerb zu erzielende Nachlässe (vor allem bei Bussen mit konventioneller Antriebstechnik) und (bei Elektrobussen erwartbar höhere) staatliche Förderungen noch einzurechnen. Derzeit muss bei Elektrobussen von einem Restbuchwert nach der Laufzeit von 0 € ausgegangen werden. Ob diese deutlich höheren Investitionskosten durch Einsparungen im laufenden Betrieb ausgeglichen werden können und ob bzw. wie sich die Angebotspreise für die Citylinie dadurch erhöhen ist offen und kann von der Verwaltung nur geschätzt werden.

Vor diesem technischen und wirtschaftlichen Hintergrund stellt sich die Frage, ob und wie neue, lokal emissionsfreie bzw. -arme Antriebstechniken in der Ausschreibung berücksichtigt werden können. Denn im Kontext der Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzepte, die in Bühl einen hohen Stellenwert haben und zu aktiven Umsetzungsmaßnahmen führen sollen, wäre es nicht das richtige Signal, den Einsatz von Elektrobussen auf der Citylinie auszuschließen. Der Gemeinderat hat im Beschluss über das Klimaschutzkonzept bereits eine deutliche Weichenstellung gesetzt. Die anzustrebenden Ziele wurden in den Sitzungen des Klimabeirates deutlich herausgearbeitet.

So beinhaltet das neue Linienkonzept zwei Linien in die Gewerbegebiete, die sich auch nach dem jetzigen Stand der Technik aufgrund der geringen Streckenlänge für den Einsatz von Elektrobussen eignen würden. Vorbehaltlich von rechtlichen Detailprüfungen dürfte es möglich sein, die Ausschreibung so zu gestalten, dass einem Auftragnehmer nach Vergabeentscheidung noch eine Frist nach dem Dezember 2020 eingeräumt wird, passendes Gerät zu beschaffen. Bis dahin dürfte mehr Klarheit zu technischen Fragestellungen herrschen.

Nach Abwägung dieser Überlegungen schlägt die Verwaltung dem Gemeinderat vor, die Ausschreibungsunterlagen so zu gestalten, dass der Einstieg in die Nutzung von Elektrobussen bis spätestens 2021 erfolgt. Dies soll zunächst auf zwei Linien geschehen.

Weitere Entscheidungen sollten erst auf der Basis von Erfahrungen und der weiteren technischen Entwicklung (Hybride, Brennstoffzelle) getroffen werden.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Aus der Umsetzung der dargestellten Eckpunkte folgt ein Bedarf von voraussichtlich sieben Fahrzeugen, davon fünf dieselbetrieben und zwei elektrisch betrieben, und ein deutlich höherer Aufwand beim ALT. Die Schätzung der Kosten, die sich daran und an dem gegenwärtigen Aufwand orientiert, ergibt eine künftige jährliche Haushaltsbelastung von 1,0 bis 1,1 Mio. Euro gegenüber derzeit 640 TEuro.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass es hier deutliche Unabwägbarkeiten gibt, wie z.B. die Kosten für die Elektrobusse und mögliche Zuschüsse. Genauere Aussagen sind erst nach Feststellung des Ergebnisses der Ausschreibung möglich.

III. Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat nimmt die Eckpunkte für die anstehende Ausschreibung zustimmend zur Kenntnis und erteilt der Verwaltung den Auftrag, auf die entsprechende Gestaltung der Ausschreibungsunterlagen hinzuwirken.

Beratungsergebnis Abstimmung/Wahl			laut Beschluss- vorschlag	Abweichender Beschluss
Ja	Nein	Enthalten		