

B e r a t u n g s f o l g e:

1. Verwaltungsausschuss 29.11.2016 Kenntnisnahme Ö

Hr. Hägele / 10.11.2016

gez. Dezernent / Datum

Integration des Landkreises Lindau in den bodo-Verkehrsbund - Sachstandsbericht

Darstellung des Vorgangs:

1. Vorgeschichte

Nach jahrelangen erfolglosen Bemühungen auf den Schienenstrecken zwischen Wangen-Lindau und Kressbronn zu einer Korridorlösung für den bodo-Verkehrsverbund zu kommen und damit eine notwendige Ergänzung des Tarifgebietes zu erreichen, wurde im Jahr 2011 auf der Basis einer Vorstudie von den Gremien des Landkreises Lindau die Absicht einer Vollintegration in den Verkehrsverbund bodo beschlossen.

2. Derzeitiger Stand

Inzwischen sind die vorbereitenden Untersuchungen und Absprachen für ein tarifliches Integrationskonzept und dessen finanzielle Auswirkungen weitgehend abgeschlossen. Eine endgültige Beschlussfassung des Landkreises Lindau über den Beitritt ist für den 07.11 bzw. 08.12.2016 vorgesehen.

Die Integration des Landkreises Lindau ist durch strukturelle Besonderheiten, einen z. T. stark abweichenden Bestandstarif und eine andere Förder- und Finanzierungsstruktur im Freistaat Bayern ein sehr komplexes und arbeitsaufwändiges Vorhaben. Grundlage war ein Basisgutachten der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (Bereich Consulting und Verkehrsforschung) und Zusatzgutachten.

Eine zusätzliche Herausforderung ist die im Verbund ab Herbst 2017 vorgesehene Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements (Kontaktloser elektronischer Fahrschein) dessen Umsetzung dann zwangsläufig auch im Landkreis Lindau erfolgen sollte. Als Start der Betriebsaufnahme des erweiterten Verbundes ist der 01.01.2018 vorgese-

hen.

3. Auswirkungen der Integration

Durch die Vollintegration des Landkreises Lindau würde sich der Verbund u.a. bis Lindau, Hergatz, Scheidegg, Lindenberg, Maierhöfen, Grünenbach und durch eine Sondervereinbarung auch in den Landkreis Oberallgäu bis Oberstaufen, Steibis und die Hochgratbahn ausweiten.

Die tariflichen Auswirkungen des bodo-Tarifs im Erweiterungsgebiet sind unterschiedlich, aber die Fahrpreise wären zu einem großen Teil günstiger als bisher. Zwangsläufig sind systembedingt auf Streckenabschnitten auch Verteuerungen unvermeidbar. Dies betrifft aber nicht in jedem Fall alle Tarifarten und wird z. T. auch durch Rabattmöglichkeiten abgemildert.

Man muss in diesem Zusammenhang die Vorteile des Gesamtsystems mit seinen verkehrlichen und tariflichen Möglichkeiten sehen. Das Zonen- und Tarifsystem im Altgebiet bleibt unverändert.

Durch die Aufnahme neuer Gesellschafter verändert sich die Gesellschafterstruktur im bisherigen Mischverbund (50 % Landkreise, 50 % Verkehrsunternehmen). Als Aufteilung des 50 %-Anteils der kommunalen Seite sind je 21,5 % für die Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis (bisher je 25 %) und 7 % für den Landkreis Lindau vorgesehen.

Der größte Teil der verbundbedingten Mehraufwendungen (Durchtarifizierungs-/Harmonisierungsverluste und Investitionskosten) entfällt auf den Landkreis Lindau. Die Finanzierung der auf das Gebiet der Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis entfallenden Einnahmeveränderungen (Ravensburg: ca. 83 000 €) ist durch den Verbund über Erträge aus Fahrgeldeinnahmen vorgesehen.

Sonstige anteilige Kosten z. B. für Beratungen u. a. werden in das jährlich vom Verwaltungsausschuss zu beschließende ÖPNV-Förderkonzept zur Umsetzung des Nahverkehrsplans aufgenommen. Ein Teil der notwendigen Investitionskosten im Vertriebsbereich für die im Überlappungsbereich eingesetzten Busse werden über das EFM-Projekt mitfinanziert. Hier wurde der gedeckelte Gesamtzuschussbetrag in Raten bereits in den letzten Jahren im Haushalt veranschlagt und als Haushaltsreste übertragen.