

# Förderung des ÖPNV im Landkreis Ravensburg

## Förderkonzept 2020

# Förderkonzept 2020

## Allgemeines / Vorbemerkungen

Durch die Gründung des Verkehrsverbunds „bodo“ hat sich das Spektrum der vom Landkreis direkt betreuten und finanzierten ÖPNV-Fördermaßnahmen seit 2004 verändert. Der Verbund deckt das allgemeine Tarifspektrum einschließlich der Arrondierungen zu den Nachbarverbänden, bzw. Landkreisen, den verbundweiten Fahrplan, Teilaufgaben der Verkehrsplanung, sowie die Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für den ÖPNV im Verbundgebiet ab.

Zur Weiterentwicklung und Umsetzung des Nahverkehrsplans im Zuständigkeitsbereich des Landkreises als Aufgabenträger für den Bus, sowie zum Engagement für den Schienenverkehr zählen folgende Aufgabenbereiche:

- **Fortschreibung des Nahverkehrsplanes**
- **Finanzierungsabwicklung nach dem ÖPNVG BW und dem FAG**
- **Schienerverkehr (unverändert)**
  - Mitarbeit an Verbesserungskonzepten und in Initiativen (Personen- und Güterverkehr)
  - Beteiligung Bodensee-Oberschwaben-Bahn
  - Mitfinanzierung von Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit
  - Beteiligung an der regionalen Mitfinanzierung Südbahnelektrifizierung (Interessenverband Südbahn)
- **Angebotsverbesserungen / Linienförderung**
  - Verbesserungsplanungen (Koordination)
  - Mitfinanzierung von Zusatzangeboten / Neukonzeptionen
  - Notmaßnahmen bei Bedarf
- **Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem**
  - Mitfinanzierung von Sondertarifen
  - Finanzierung von Fahrpreisvergünstigungen
- **Infrastrukturförderung**
  - Bau von Buswartehäuschen
  - barrierefreier Umbau von Bushaltestellen
- **Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungskosten**
  - spezielle kreisbezogene Maßnahmen, Sonderaktionen/-projekte und (anteilige) Planungsvorhaben, Erhebungen, ÖPNV- Untersuchung im Landkreis
- **Verbund**
  - Verbundfinanzierung
  - Mitarbeit in Gremien und Arbeitskreisen (Aufsichtsrat, AK Tarif, AK Technik, AK Verkehrsplanung, Lenkungskreis EFM, Fahrgastbeirat, AG beim LKT)
  - Mitarbeit bei der (Weiter-)Entwicklung von Maßnahmen, einschl. verbundübergreifende Zusammenarbeit und Verbunderweiterungen
  - Mitfinanzierung verbundbedingter Infrastruktur (einschließlich Weiterentwicklung)

## **Bisherige Entwicklung / Überblick 2020**

Durch eine Umsetzung des jeweils gültigen Nahverkehrsplans, insbesondere aber auch durch die Gründung des Verkehrsverbundes bodo, sowie die Bemühungen des Landes um den Schienenverkehr, ist ein gutes ÖPNV- und SPNV-Angebot im Landkreis entstanden, das die Nachfrage stabilisiert und in Teilbereichen auch wesentlich gesteigert hat. Die Aufwendungen des Landkreises für die verschiedenen Förderaktivitäten haben sich seit 2006 durch positive Entwicklungen, z. B. bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) oder durch zeitlich versetzt wirkende Entlastungsfaktoren beim Verkehrsverbund bodo bis einschließlich 2012 etwas reduziert und steigen seither wieder kontinuierlich an.

Der ÖPNV befindet sich, u. a. durch die demografische Entwicklung in einem weitreichenden Wandlungsprozess. Aber auch durch die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen (EU VO 1370; neues Personenbeförderungsrecht) und die ab 2018 wirksame Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung des Landes, entstehen für den Landkreis als Aufgabenträger neue finanzielle, personelle und organisatorische Herausforderungen in erheblichem Umfang. Weitere gewichtige Veränderungen, die sich direkt oder auch indirekt als verschlechternde oder neue Rahmenvorgaben abzeichnen, sind die anstehende Revision der Regionalisierungsmittel (Schiene), die GVFG-Neuordnung und die bis 2022 umzusetzenden Anforderungen bezüglich der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV.

Das Ziel, das öffentliche Verkehrsangebot zu erhalten und nach Möglichkeit bedarfsgerecht zu verbessern, wird in Zukunft immer schwieriger zu erreichen sein. Vor diesem Hintergrund ist auch die politische Zielsetzung des Landes eines weitreichenden Stundentaktes „bis im kleinsten Dorf“ in einem Landkreis mit unserer Struktur nicht erreichbar. Verkehrsmittelkombinationen mit ÖPNV, Rad, (E) –Autos und Car-Sharing werden eine wachsende Bedeutung erfahren, aber auch alternative Bedienformen im ÖPNV (Bedarfssteuerung, Bürgerbusse u. a.) kommen als Ersatz/Ergänzung verstärkt zum Einsatz.

Grundlage für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Ravensburg ist der Nahverkehrsplan. Dieser ist ein Rahmenplan mit einem breiten Spektrum an Zielen und Vorgaben und kein konkreter Maßnahmenkatalog. Der Plan enthält keine Priorisierung von Vorhaben und Projekten. Die Umsetzung betrifft hauptsächlich die Verkehrsunternehmen, aber z. B. auch Straßenbaulastträger. Nicht alle in Betracht kommenden Maßnahmen haben einen Finanzierungsbedarf durch Dritte. Die durch den Landkreis geförderten Maßnahmen sind auch weiterhin Bestandteil der jährlichen ÖPNV-Förderkonzepte.

Da sich das Jahresergebnis des Verkehrsverbundes 2018, u.a. durch den Beitritt des Landkreises Lindau positiv darstellt, werden Angebotsverbesserungen, sowie neue Kooperationsprojekte mit Nachbarverbänden-/landkreisen aus Verbundeinnahmen finanziert. Diese Maßnahmen kommen den Fahrgästen zugute, dienen letztlich aber zur Zielerreichung des Nahverkehrsplans und mindern den finanziellen Aufwand der Landkreise. Dadurch partizipieren auch die Aufgabenträger am Verbunderfolg.

Der bisherige, im Jahr 2011 vom Kreistag beschlossene Nahverkehrsplan ist zunächst auf einen Zeitraum von 5 Jahren angelegt. Da über die künftige Finanzierung des ÖPNV und deren Auswirkungen noch viele Unsicherheiten bestehen, die Inhalte / Zielsetzungen weitgehend aktuell sind und weitere Gültigkeit haben sollen, wurde auf eine komplette Fortschreibung/Neufassung verzichtet. In Abstimmung mit dem Bodenseekreis wurde eine Teilfortschreibung mit dem Schwerpunktthema „Barrierefreiheit“ durchgeführt und am 25.01.2018 vom Kreistag beschlossen. Die Neufassung des Nahverkehrsplans wird nach Abschluss der ÖPNV- Untersuchung von der Fa. PTV in Angriff genommen; der Beschluss im Kreistag soll nach Möglichkeit noch 2020 erfolgen.

Seit dem 01.01.2018 ist die erste Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform wirksam. Dem Landkreis sind durch die Änderung des ÖPNVG B.-W. die Aufgaben und die Finanzverantwortung übertragen worden.

Es geht um landesweit rund 200 Mio. € sog. „§ 45a - Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr“ die bisher direkt den Verkehrsunternehmen zugeflossen sind und die jetzt über die Aufgabenträger (Stadt- und Landkreise) EU-Rechtskonform verteilt werden sollen. Für Tarifmaßnahmen erfolgt dies in Form einer „Allgemeinen Vorschrift“, die als Satzung von den Landkreisen Ravensburg und Bodenseekreis erlassen wurde und bis zum 31.12.2020 gilt.

Der auf den Landkreis Ravensburg entfallende Anteil der Mittel beträgt 6,456 Mio. €. Die Rahmenbedingungen für die Umsetzung der zweiten Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform werden vom Verkehrsministerium BW voraussichtlich Anfang 2020 bekanntgegeben; im Anschluss muss das Land dann die in § 18 Abs. 3 ÖPNVG angekündigte Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Gesetzes erlassen.

Weitere Schwerpunktaufgabe wird auch im Jahr 2020 die Entwicklung des Verkehrsverbundes einschließlich der technischen Infrastruktur bleiben.

Das Projekt „Elektronisches Fahrgeldmanagement“ (EFM), das nach einer mehrjährigen Verzögerung, sowie der Einbeziehung der Anforderungen für eine Gästekarte inzwischen auf einem anderen technischen Standard aufsetzt, ist Ende 2017/Anfang 2018 fertig installiert und in Betrieb genommen worden.

Der Landkreis hatte seinen finanziellen Anteil an diesem verbundbedingten Infrastrukturprojekt in Höhe von maximal 790.000 € in den vergangenen Jahren in Raten in den Finanzhaushalt eingestellt und diese Mittel jeweils ins folgende Jahr übertragen. Die Schlussabrechnung ist noch nicht erfolgt.

Für 2020 plant bodo als Weiterentwicklung der ECard (Check in- Check out) die Einrichtung einer entsprechenden Handy- App (CiCo).

Weitere neue Förderaufgaben des Landkreises sind für 2020 nicht vorgesehen. Die nachfolgend dargestellten Fördermaßnahmen werden fortgesetzt und bedarfsorientiert weiterentwickelt. Wie bereits in den Vorjahren, sind die bei den einzelnen Förderbereichen genannten Beträge gegenseitig deckungsfähig, um bei veränderten Rahmenbedingungen auf entsprechende Entwicklungen reagieren zu können.

Die Ansätze beziehen sich jeweils auf die vom Landkreis zu finanzierenden (Anteils-)Kosten. Evtl. gegenzurechnende Mitfinanzierungsbeiträge oder Entlastungsfaktoren sind in der Regel bereits berücksichtigt (siehe auch Erläuterungen zu den einzelnen Bereichen).

Das Gesamtvolumen, hat sich gegenüber dem Vorjahr etwas erhöht.

## Schieneverkehr

### Maßnahmen

a) Beteiligung an der „Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH“ (BOB)	--
b) Bestellte Leistungen Norderweiterung BOB (Linienförderung)	43.000,-- €
c) Elektrifizierung Südbahn	--
d) Erhalt der Schieneninfrastruktur (Altshausen-Pfullendorf; Rossberg-Bad Wurzach)	11.200,-- €
e) Reaktivierung Haltepunkt Hoßkirch/Königsegg	--
<b>Summe</b>	<b>54.200,-- €</b>

## Erläuterungen

### **Zu a) + b) Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)**

Der Kreistag hatte am 18.04.1992 dem Beitritt des Landkreises Ravensburg als Gesellschafter der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH mit einem Anteil von 17,5 % und der entsprechenden Übernahme des Verlustausgleichs zugestimmt. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt derzeit rd. 127.000 €. Hieran ist der Landkreis mit rd. 22.250 € beteiligt. Die bisherige GmbH wurde Ende 2001 durch Formwechsel in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt (Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG). Komplementärin ist die Bodensee-Oberschwaben-Bahn Verwaltungs-GmbH. Die Stammeinlage beträgt 30.000 €. Der entsprechende Anteil des Landkreises beläuft sich auf 5.250 €.

Im Geschäftsjahr 2017/2018 konnte ein Jahresüberschuss von 458.720,81 € erzielt werden.

Die Verkehrsleistung auf dem Teilstück Ravensburg-Aulendorf wird über vertragliche Vereinbarungen kommunal mitfinanziert. Die fortgeschriebene Ausgleichsleistung beträgt für 2019 rund 214.000 €. Der Landkreis trägt hiervon 20 %. Aufgrund der positiven Finanzierungsentwicklung waren die Verträge mit Wirkung ab 2011 modifiziert und bis einschließlich 2016 verlängert worden. Die Aufwendungen für die Vertragspartner hatten sich dadurch fast halbiert. Im Januar 2016 wurde der Vertrag bis zum Ablauf des Fahrplanjahres 2022/2023 (voraussichtlich Dez. 2023) verlängert

### **Zu c) Elektrifizierung Südbahn / Interessenverband**

Der Landkreis Ravensburg hat sich mit anderen Landkreisen, Städten und Gemeinden, den zwei Regionalverbänden und den IHKn zu einem Interessenverband Südbahn zusammengeschlossen. Um den Forderungen Nachdruck zu verleihen, haben die Mitglieder des Interessenverbandes die ersten Planungsphasen mit einem Volumen von rd. 1,2 Mio. Euro vorfinanziert. Für die restlichen Planungskosten ist das Land in Vorleistung gegangen. In diesem Zusammenhang hat sich der Landkreis als Mitglied des Interessenverbandes verpflichtet, sich nach der Fertigstellung der Maßnahme mit einem Anteilsbetrag von maximal 380.552 € an den weiteren Planungskosten zu beteiligen und auf die Rückzahlung der vorfinanzierten Gelder zu verzichten. Konkrete Vereinbarungen mit dem Land wurden jedoch nicht abgeschlossen.

Dem an den Interessenverband herangetragenen Wunsch des Landes, die bisher vorfinanzierten Planungsleistungen in einen Zuschuss zu Gunsten des Landes umzuwandeln hatte der Kreistag am 17.12.2015 mit der Erwartung zugestimmt, dass damit keine weiteren Mitfinanzierungsforderungen gestellt werden. Aber auch hierüber gibt es noch keine verbindlichen Vereinbarungen.

### **zu d) Erhalt der Schienenverkehrsinfrastruktur**

Zur Unterstützung der Wiederinbetriebnahme der Güterverkehrsstrecke Rossberg-Bad Wurzach (Rossbergbahn) war 2004 mit der Stadt Bad Wurzach ein über 10 Jahre laufender öffentlich-rechtlicher Vertrag über einen jährlichen Pauschalausgleich in Höhe von 11.400 € abgeschlossen worden. Dieser Vertrag ist zum 31.12.2014 ausgelaufen; am 13.10.2015 hat der Verwaltungsausschuss zugestimmt, einen Pauschalausgleich in Höhe von 8.200 €/a auch für weitere fünf Jahre (ab 2015) zu gewähren. Die erneute Verlängerung der Förderung in Höhe von 8.200 €/a um 5 Jahre soll im Ausschuss für Umwelt und Mobilität am 10.12.2019 beschlossen werden.

Seit 2006 ist der Landkreis auch Mitglied einer Interessengemeinschaft, die sich den Erhalt und die Wiederinbetriebnahme der Strecke Altshausen-Pfullendorf (Räuberbahn) zum Ziel gesetzt hat. Weitere Mitglieder sind hier der Landkreis Sigmaringen, die an der Strecke liegenden Kommunen sowie einige Gewerbebetriebe. Seit Juli 2009 ist die Strecke wieder als „öffentliche Infrastruktur“ eingestuft. Ziel der IG ist es, zumindest zeitweise, wieder Personenzugfahrten zu erhalten, was inzwischen auch gelungen ist.

Ein weiteres Ziel ist, längerfristig wieder Güterverkehrsleistungen auf die Strecke zu bringen.

2015 wurde die Fa. BoxTango (entstanden 2011 in CH) in Ostrach gegründet; im Okt. wurde der Umschlagplatz am Bahnhof Ostrach errichtet; im Feb. 2017 ist der erste Güterzug gefahren, 2018 startete der Holzverkehr und der Umschlagplatz für Container wurde eröffnet. Im Jan. 2019 erfolgte der erste Containertransport von Hamburg nach Singen; pro Woche erfolgen 2 Rundläufe.

Die Tätigkeit der Interessengemeinschaft war zunächst bis 2015 abgesichert. Die Kommunen Pfullendorf, Ostrach und Altshausen haben die gepachtete Strecke im Mai 2015 gekauft. Dadurch wurde ein Status erreicht, der eine Bezuschussung für bestimmte Unterhaltungsmaßnahmen aus Landesmitteln ermöglicht.

Dennoch wird es notwendig sein, auch in den nächsten Jahren die Interessengemeinschaft beizubehalten und sie finanziell zu unterstützen.

Da nicht mehr alle beteiligten Firmen Beiträge in bisheriger Höhe leisten, wurde der Beitrag der Landkreise Sigmaringen und Ravensburg für weitere fünf Jahre von 2000 €/a auf je 3.000 €/a angehoben; die Vereinbarung läuft 2020 aus. Für das Haushaltsjahr 2021 muss dann ggf. über Fortführung der Unterstützung entschieden werden.

## Angebotsverbesserung / Linienförderung

### Maßnahmen

a. Fortführung der bisherigen Förderung (Busverkehr)	--
b. Neue Linienförderung ( Bürgerbusse, Regiobus RV- KN, Linie 7549 )	270.000,-- €
c. <i>Schienerverkehr (Vertragsleistung BOB) – siehe Seite 3</i>	--
<b>Summe</b>	<b>270.000,-- €</b>

### Erläuterungen

#### zu a. Fortführung der bisherigen Linienförderung:

Der Landkreis hatte im Jahr 2003 bis dahin unterschiedliche Bezuschussungsregelungen zusammengefasst und übernimmt bei umfassenden Neukonzeptionen auf Regionallinien innerhalb des Landkreises oder bei kleineren Stadtverkehren (ohne Querverbundsfinanzierung) für einen Zeitraum von 2 Jahren 50 % der zusätzlichen Kosten (i. d. R. max. 50.000 €/Jahr). Dieser Betrag wird bei einer Fortsetzung der Förderung im 3. Jahr auf 30 % und im 4. Jahr auf 20 % zurückgefahren. Die Co-Finanzierung erfolgt durch die Kommunen.

Bei besonders umfangreichen und kostenintensiven Maßnahmen (Modell-/ Pilotprojekte), sind im Einzelfall auch Abweichungen möglich. Konkret war dies bei der Modellphase des „RegioBus Isny-Umland“ der Fall, die 2005 ausgelaufen ist.

Die zuletzt geförderten Neuordnungskonzepte in den Stadtverkehren Leutkirch und Bad Waldsee sind 2016 ausgelaufen.

#### zu b. Neue Linienförderung im Jahr 2020

Durch die seit dem Jahr 2009 als direktes Recht geltende EU-Verordnung 1370 haben sich die Rahmenbedingungen und Verfahren hinsichtlich des Einsatzes öffentlicher Mittel verändert. Zuschüsse der öffentlichen Hand für Verkehrsleistungen können zur Gemeinwirtschaftlichkeit bisher von den Unternehmen eigenwirtschaftlich durchgeführten Verkehren, mit der (späteren) Folge von Ausschreibungen, führen. Daher wird die Bezuschussungsmöglichkeit von den Unternehmen seit einigen Jahren eher zurückhaltend gesehen.

Seit 2018 wurden durch die ÖPNV-Finanzierungsreform des Landes hier andere Rahmenbedingungen geschaffen. Da die Verteilung von ÖPNV-Finanzierungsmitteln seither kommunalisiert ist, müssen die Landkreise als zuständige Aufgabenträger diese, bisher den Verkehrsunternehmen direkt zufließenden, Mittel, europarechtskonform verteilen. Für die Förderung von Verkehrsleistungen bleibt nach der EU-VO 1370/2007 nur das Instrument des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) mit der Folge einer Gemeinwirtschaftlichkeit der Verkehre.

Der Ansatz von 10.000 € ist für zusätzliche Verkehrsangebote, insbesondere eine mögliche Anschubmitfinanzierung von alternativen Bedienungskonzepten, wie z. B. von Bürgerbussen, vorgesehen.

Für die Regiobuslinie RV- KN, die unter der Federführung des Bodenseekreises konzipiert wurde, sollen die Kosten i.H.v. ca. 601.000 € anteilig nach dem jeweiligen Streckenanteil vom Bodenseekreis, Landkreis Konstanz und Landkreis Ravensburg (ca. 160.000 €/a) getragen werden.

Die Konzession der Linie 7549 Kißlegg- Bad Wurzach läuft Ende März 2020 aus und die Konzessionsinhaber haben angekündigt, dass sie keine Verlängerung beantragen werden, weil die Linie (im Wesentlichen Schülerverkehr) nicht mehr eigenwirtschaftlich gefahren werden kann. Um nicht eine Unterbrechung des Verkehrs zu riskieren, muss der Landkreis eine Notvergabe für 2 Jahre gem. Art. 5 Abs. 5 der VO (EG) 1370/2007 in die Wege leiten.

### zu c. Schienenverkehr

Siehe Ausführungen auf S. 3

## Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem

### Maßnahmen

a)	Zuschüsse Jahresabo	306.000,-- €
b)	Zuschüsse zu Sondertarifen	--
c)	Fahrrad in Bus + Zug (Ausgleich für kostenlose Mitnahme)	--
d)	<i>Ausgleich verbundbedingte Belastungen und Verbundkooperationen - siehe Seite 9</i>	--
e)	<i>Ausgleich für Rabattierung des Ausbildungsverkehrs - siehe Seite 11</i>	--
<b>Summe</b>		<b>306.000,-- €</b>

### Erläuterungen

#### Allgemeines

Mit Einführung des Verbundes im Jahr 2004 wurden die meisten der früher angebotenen und vom Landkreis (mit-) finanzierten Fahrpreisvergünstigungen durch Verbundangebote abgelöst bzw. modifiziert.

#### Zu a) Jahresabo

Bei den Jahres-Abos im Regionalverkehr hatte der Landkreis bis zum Verbundbeginn zusätzlich zu dem vom Verkehrsunternehmen angebotenen Nachlass von zwei

Monatskarten zwei weitere Monatskarten auf seine Kosten als Fördermaßnahme übernommen („Umweltabo“). Der Fahrgast musste praktisch nur 8 Monate bezahlen (12 für 8). Das Standard-Angebot des Verbundes für Abos ist seit 2014 12 für 10.

Zwar wurden durch den Verbundtarif viele Fahrpreise günstiger, ohne weitere Zuschüsse des Landkreises wären die Jahreskosten, für die überwiegend von Berufspendlern genutzten Abos, z. T. wesentlich teurer geworden. Daher wurde eine zusätzliche Bezuschussung zum Standardangebot des Verbundes durch den Landkreis Ravensburg fortgeführt, ebenso im Bodenseekreis. Für die Jahres-Abos des Verbundes wurden unter Einrechnung eines zusätzlichen Landkreiszuschusses für die einzelnen Zonen Preise festgelegt, die überdurchschnittliche Preissteigerungen verhindert haben. Die vom Landkreis zu übernehmenden Anteilsbeträge liegen in einer Größenordnung, die ca. 1 - 1,5 Monatskarten entsprechen und werden in der Summe für das Folgejahr jeweils geschätzt. Für 2020 wurde in den voraussichtlich anfallenden Betrag eine Fahrpreiserhöhung von 3,8 % eingerechnet.

#### **Zu b) Sondertarife**

Durch die Verbundeinführung zunächst nicht tangiert war der Zuschuss zum Angebot „Kinderbegleitticket“ in der Kernzone des Stadtbusses Ravensburg Weingarten (50%). Dieses, auch von den Kommunen mitfinanzierte, familienfreundliche Angebot wurde auf Beschluss der Stadtbus-Gesellschafterversammlung zum 31.12.2014 eingestellt. Sonstige Sondertarife werden derzeit nicht bezuschusst.

#### **Zu c) Fahrrad in Bus und Zug**

Ein kostenloses Mitnahmeangebot für Fahrräder in Bussen auf bestimmten Linien an Wochenenden und Feiertagen wurde im Landkreis Ravensburg in den 80er Jahren eingeführt. Seit 1992 gibt es dieses kostenlose Angebot auch auf den meisten Schienenstrecken im Landkreis (Pauschalabgeltung für die ganzjährige Mitnahmemöglichkeit).

Im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages zwischen Land und DB/Regio ist für alle Schienenstrecken die kostenlose Fahrradmitnahme seit April 2017 (werktags jeweils ab 09:00 Uhr und am Wochenende) möglich. Dadurch wurde die Bezuschussung durch den Landkreis hinfällig. Auf den bisher bezuschussten Schienenstreckenabschnitten Bad Saulgau-Aulendorf-Kißlegg und Aitrach-Leutkirch-Wangen ist die kostenfreie Fahrradmitnahme weiterhin auch vor 09:00 Uhr möglich.

#### **Zu d) Verbundbedingte Belastungen / Verbundkooperationen**

Bei den verbundbedingten Belastungen und den Aufwendungen für Verbundkooperationen handelt es sich um Durchtarifierungsverluste und Harmonisierungsverluste im Tarifbereich, welche den Unternehmen auf der Basis komplexer Vertragswerke ausgeglichen werden. Siehe hierzu Seite 9

### **Infrastrukturförderung**

#### **Maßnahmen**

a) Wartehäuschen, Fahrradabstellanlagen, Haltestellenausstattung, Fahrradanhänger Bus etc.	30.000,-- €
b) Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	105.000,-- €
c) <i>Erhalt Schieneninfrastruktur</i> - siehe Seite 3	-

d) *Verbundbedingte Infrastruktur*  
-siehe Seite 9

---

**Summe**      **135.000,-- €**

---

### Erläuterungen

**Zu a)** Die Mitfinanzierung von Infrastruktureinrichtungen mit dem Schwerpunkt Wartehäuschen war ab dem Jahr 1983 eine der ersten finanziellen Fördermaßnahmen des Landkreises. Es handelt sich um eine Anteilsfinanzierung (40 %) mit Höchstbeträgen. Nachdem die Nachfrage zwischenzeitlich deutlich nachgelassen hat, nimmt sie nun, in Zusammenhang mit der Verpflichtung zum barrierefreien Umbau von Haltestellen, wieder deutlich zu. Der Planansatz wurde deshalb 2019 von 10.000 € auf 30.000 € erhöht. Von 1983 bis Sept. 2019 wurden insgesamt 413 Wartehäuschen bezuschusst.

Im Rahmen der Bemühungen, die Freizeitnutzung des Busverkehrs attraktiver zu machen, ist seit Mai 2015 auf der Strecke Ravensburg-Wangen-Isny an bestimmten Tagen ein Bus mit Fahrradanhänger (20 Räder) eingesetzt. Der Landkreis hatte die Investitionskosten dieses Modellversuchs bezuschusst. Eine Bezuschussung weiterer Einrichtungen zur Fahrradbeförderung auf hierfür geeigneten Strecken ist grundsätzlich möglich.

**Zu b)** Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Zur Umsetzung des zum Thema „Barrierefreiheit“ fortgeschriebenen Nahverkehrsplans legt der Landkreis Ravensburg für den Zeitraum von 4 Jahren (2018-2021) ein Zuschussprogramm mit einem Gesamtvolumen von 400.000 € auf. Im ersten Jahr wurden hierfür 85.000 € angesetzt, in den 3 Folgejahren jeweils 105.000 €. Pro Haltestelle (Fahrtrichtung) werden 25 % der förderfähigen Kosten, max. 4.000 € bezuschusst. Andere Förderungen werden angerechnet. Antragsberechtigt sind Kommunen des Landkreises Ravensburg, wobei Gemeinden bis 7000 Einwohnern vorrangig berücksichtigt werden. Ziel ist, durch diese Anschub- Mitfinanzierung eine möglichst große Flächendeckung zu erreichen. Entsprechende Förderrichtlinien wurden im Jan. 2018 erlassen. Bis zum September 2019 wurden 34 Maßnahmen bewilligt.

<b>Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungs- und Beratungskosten</b>
--

### Maßnahmen

a) Faltposter / Broschüren, Zuschüsse zu Sonderfahrplänen /-aktionen, Zukunftsforum Mobilität	20.000,-- €
b) Planungskosten, (Mit-)Finanzierung von Gutachter- und Planungskosten, Studien, Projekten, Erhebungen, Hilfsmittel etc.	50.000,-- €
c) <i>Vorfinanzierung Planungskosten Südbahn – siehe Seite 3,4</i>	--
<b>Summe</b>	<b>70.000,-- €</b>

### Erläuterungen

#### Allgemeines

Die breite Palette verschiedenster Veröffentlichungen und Werbemaßnahmen des Landkreises Ravensburg zur Förderung von ÖPNV und SPNV ist seit 2004 durch entsprechende oder ähnliche Produkte des Verbundes ersetzt.

**Zu a) Faltposter/Sonderfahrpläne/-aktionen, Starterpaket Bürgerbusse**

Aus diesen Mitteln werden Marketingmaßnahmen für touristische Sonderfahrten (Moorbahn) auf den Schienenstrecken Aulendorf - Bad Wurzach und Aulendorf – Pfullendorf (Räuberbahn) und der bodo-Erlebnistag unterstützt.

Sofern Bürgerbusprojekte von Vereinen oder sonstigen Institutionen als echte ÖPNV-Ergänzung installiert werden, hält der Landkreis das sog. „Starterpaket“ bereit, in Form einer Unterstützung für die Haltestellenbeschilderung, Marketing usw. Der Zuschuss beträgt max. 1.000 €.

#### **Zu b) Planungskosten/Projekte/Hilfsmittel**

Im Zusammenhang mit Verbundkooperationen/-erweiterungen, sowie sonstigen Gemeinschaftsprojekten kann es zu weiteren notwendigen Untersuchungen/ Erhebungen/ Gutachten oder sonstigen Vorlaufkosten kommen, an denen sich der Landkreis bisher mit bis zu 50 % beteiligt hat. Im Einzelfall kann auch eine Vollfinanzierung notwendig werden. Ein aktuelles Projekt mit einem möglichen Aufwand an Planungs-/Gutachterkosten ist das Projekt eines grenzüberschreitenden ÖPNV-Tarifs mit dem Verkehrsverbund Vorarlberg. Die genaue Aufteilung zwischen den beteiligten Landkreisen und dem Verkehrsverbund Vorarlberg steht noch nicht fest. Auch können Rechtsberatungskosten zur Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform und Anteilskosten für die Beschaffung von Fahrplanauskunftsprogrammen beim Verbund anfallen.

Zur Durchführung der Erarbeitung eines Konzeptes für einen besseren ÖPNV durch die Fa. PTV wurde der Planansatz 2019 in diesem Bereich auf 100.000 € erhöht; 2020 kann er auf 50.000 € reduziert werden.

### **Verbundfinanzierung**

#### **Maßnahmen**

a) Ausgleich verbundbedingter Belastungen (einschl. Kooperationen)	270.000,-- €
b) Verbundorganisation (Anteilskosten)	306.500,-- €
c) Verbundinfrastruktur (eTicket) - ggf. Abwicklung von HHR -	-
<b>Summe</b>	<b>576.500,-- €</b>

#### **Erläuterungen**

##### **Zu a) Verbundbedingte Belastungen (einschl. Kooperationen)**

Die durch den Verbund entstehenden Belastungen (Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste) in testierter Höhe von 2.505 TEUR werden von den beiden Landkreisen Ravensburg und Bodenseekreis sowie vom Land getragen. Mit dem Land wurde ein Vertrag über die Verbundförderung geschlossen, der diese zunächst bis zum Jahr 2007 regelte und dann um 3 Jahre verlängert wurde. Seit 2011 gilt eine neue Vereinbarung mit einer sich verringernden Basisförderung und einem leistungsbezogenen Förderbestandteil, der u. a. die Fahrgastentwicklung mit einbezieht. Tendenziell werden die Landeszuschüsse eher zurückgehen.

Den für den Landkreis verbleibenden Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverlusten in Höhe von insgesamt rd. 949 TEUR, werden nach den Verträgen zur Übernahme verbundbedingter Belastungen Entlastungswirkungen aus höheren Zuweisungen an die Verkehrsunternehmen aus § 45a PBefG in der Größenordnung von insgesamt ca. 679 TEUR vorab gegengerechnet. Es verbleibt ein Ausgleichsanspruch der Unternehmen in Höhe von rd. 270.000 €. Eine seit 2010 wirksame Kürzung des Ausgleichs für verbundbedingte Belastungen, die durch eine vertraglich vorgesehene Beteiligung der Landkreise am Verbunderfolg ausgelöst wurde, ist seit 2013 durch absehbare negative Entwicklungen

wieder rückgängig gemacht worden und der Ausgleichsbetrag der Landkreise wurde auf den ursprünglichen Stand zurückgeführt.

Seit 3 Jahren ist durch eine günstigere Kostenentwicklung erneut ein positives Verbundergebnis eingetreten, das für Angebotsverbesserungen, sowie aktuelle Kooperationsprojekte mit Nachbarverbänden/-landkreisen genutzt wird. Diese Maßnahmen dienen der Zielerreichung des Nahverkehrsplans und stellen somit auch eine Partizipation der Aufgabenträger am Verbunderfolg sicher.

Anfang 2009 wurde das erste Projekt einer Kooperation mit den Nachbarverbänden naldo und DING umgesetzt. Die auf den Landkreis Ravensburg entfallenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, wurden rechnerisch ermittelt. Seit 2012 ist eine Kooperationslösung für den Raum Bad-Wurzach-Biberach hinzugekommen. Die hierfür anfallenden Beträge sind in der oben genannten Gesamtsumme (949 TEUR) enthalten. Durch eine ebenfalls bestehende Kooperation mit dem VHB-Verbund (KN) entstehen für den Landkreis Ravensburg bisher keine Kosten. Wie bereits dargestellt, werden Kosten neu hinzugekommener Kooperationen über den Verbund finanziert. 2017 war das die tarifliche Integration von Bad Schussenried in den bodo-Verbund, sowie die Einbeziehung von Aulendorf in den Tarifbereich von naldo.

Für die Vollintegration des Landkreises Lindau in den Verbund ab 01.01.2018 sind keine gesonderten zusätzlichen Aufwendungen veranschlagt. Anteilskosten des Landkreises Ravensburg für Verbundaufwendungen, Beratungen u.a. sind bei bestehenden Ansätzen ggf. mitberücksichtigt. Eine Aufstockung des Stammkapitals durch die veränderte Gesellschaftsstruktur ist bereits 2017 erfolgt (+ 2700,-€).

#### **Zu b) Verbundorganisation**

Nach der Gründung der Verbundgesellschaft im Februar 2003 war die Gesellschaft zunächst von nebenamtlichen Gründungsgeschäftsführern geführt worden. Seit 01.06.2003 ist ein hauptamtlicher Geschäftsführer eingestellt. Der Stellenplan 2020 sieht 10,8 Personen vor (+ 0,3 Pers.). Sonstige Leistungen werden eingekauft. Nach dem ersten Entwurf des Wirtschaftsplans 2020 werden die anteiligen Aufwendungen für die Verbundorganisation voraussichtlich 306.500 € betragen.

#### **zu c) Verbundinfrastruktur (Elektronisches Ticket; Gästekarte)**

Im Rahmen des 3. Innovationsprogramms des Landes hatte sich der Verkehrsverbund zusammen mit den angrenzenden Verbänden naldo, DING und dem Heidenheimer Tarifverbund (HTV) mit einem gemeinsamen Projektvorschlag für das elektronische Fahrgeldmanagement (EFM) beteiligt. Für das auf 4 Jahre angelegte Projekt hatte allerdings nur bodo und HTV eine konkrete Förderzusage für einen Zuschuss von 50 % (Kostenvolumen 4,15 Mio. Euro) erhalten. Unter Anlegung gleicher Maßstäbe der Finanzierung verbundbedingter Infrastruktur wie bei der Verbundgründung (bis 50 % der durch Landeszuschüsse nicht abgedeckten Kosten = ca. 25 % der Gesamtkosten), hatte der Landkreis 2010 für anteilige Gesamtkosten in Höhe von ca. 600.000 € einen Teilbetrag für verbundbedingte Infrastruktur im Finanzhaushalt eingeplant. Leider waren die Bemühungen der anderen Verbände, für das Gemeinschaftsprojekt entsprechende Zuschüsse von Bund und Land zu erhalten, erfolglos. Nachdem das Land seine Zustimmung erteilt hatte, wurde dann 2012 geprüft, das Projekt beschränkt auf das bodo-Gebiet umzusetzen. Durch den Verlust von Synergieeffekten und der Notwendigkeit, auch für verbundüberschreitende Linien technische Lösungen zu finden, haben sich allerdings erheblich höhere Kostengrößen als ursprünglich geplant ergeben. Um ein Scheitern des Projekts zu verhindern, wurde in der zweiten Jahreshälfte 2013 eine neue eTicket-Strategie mit einem weitergehenden technischen Standard entwickelt. Kernpunkt ist das eVerbundsystem CICO (check in – check out), das in Baden-Württemberg bisher in zwei Gebieten (Heilbronn/Schwäbisch Hall) im Einsatz ist. Dieses, auch auf Nachbarräume erweiterbare, System ließe z. B. auch für das touristische Projekt „Echt-Bodensee-Card“ (kostenlose Nutzung des ÖPNV für

Übernachtungsgäste) eine technische Variante zu, die u. a. genaue Kostenermittlungen als Kalkulationsgrundlage ermöglicht.

Nach mehreren Integrationstests und Installation der notwendigen Geräte und Einrichtungen war die neue elektronische Chipkarte (eCard) ab November 2017 im Testbetrieb und zum Januar 2018 wurde der Echtbetrieb aufgenommen.

Durch den veränderten technischen Standard hatte die Kostenschätzung für dieses System für den Landkreis Ravensburg voraussichtliche Gesamtkosten von 790.000 € ergeben, die dann auch als möglicher Höchstbetrag einer Landkreisförderung festgesetzt wurden.

Der Anteil des Landkreises war in den letzten Jahren in Raten veranschlagt worden, die jeweils als Haushaltsreste übertragen wurden/werden. Eine Endabrechnung hat noch nicht stattgefunden. Das Projekt wird insgesamt teurer als ursprünglich veranschlagt. Durch die Deckelung des Zuschussbetrages ergeben sich dadurch niedrigere Fördersätze als die vorgesehenen 25 %.

## **ÖPNV-Finanzierungsreform**

Zu Beginn der Ausführungen zum Förderkonzept wurde bereits kurz auf die ÖPNV-Finanzierungsreform Bezug genommen.

Die bisherige und künftige ÖPNV-Finanzierung ist von äußerst komplexen Entwicklungen und Sachzusammenhängen geprägt und stellt die Landkreise als Aufgabenträger für den Busverkehr und die Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen.

Nachfolgend werden die wichtigsten Fakten zur Reform stichwortartig dargestellt.

### **Altregelung des § 45a PBefG**

- Verkehrsunternehmen erhalten für den Verkauf verbilligter Schülermonatskarten einen Ausgleich vom Land, der bis 2007 jährlich in einem aufwendigen Berechnungsverfahren ermittelt und durch Bescheid festgesetzt wurde.
- Seit 2007 ist der Ausgleich pauschaliert; Verbünde als Abrechnungsstellen Landesweit rd. 200 Mio. € pro Jahr die direkt an die Unternehmen ausbezahlt werden und in deren bestehendes Verkehrsangebot fließen.

### **Gründe für die Neuordnung**

- Rechtsgutachten: Pauschalierung kann vor dem Hintergrund des neuen PBefG und der EU VO1370/2007 nicht fortgeführt werden.
- Altverfahren ist wegen fehlender Notifizierung angreifbar.
- Land verteilt mehr Geld als beihilfefähig durch die Rabattierung begründet ist.
- Es gibt starke Verwerfungen

### **Verfahren zur Neuordnung**

- Bereits 2013 hat die damalige Landesregierung ein breites Beteiligungsverfahren für eine neue Reform eingeleitet.
- Verfahren aus verschiedenen Gründen gestoppt (u. a. keine Verständigung über Parameter, Widerstände der Unternehmen)
- Mitte 2016 Wiederaufnahme des Prozesses durch die neue Landesregierung

- Ziel: Kommunalisierung; Stadt- und Landkreise sollen Aufgaben- und Finanzverantwortung übernehmen; Umsetzung in 2 Stufen  
1. Stufe 01.01.2018, 2. Stufe ab 01.01.2021 mit neuen Verteilungsparametern
- Im September 2016 Einigung der Verbände (Landkreis-/Städtetag, WBO, VDV auf ein Eckpunktepapier für die 1. Stufe
- Für eine beihilferechtskonforme und diskriminierungsfreie Weitergabe der Mittel gibt es nur 2 Wege
  - Erlass einer Allgemeinen Vorschrift (Satzung) für Tarifvorgaben
  - Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) mit der Folge, dass die Verkehre nicht mehr eigenwirtschaftlich sind.
- Expertengruppe erarbeitet mehrere Modelle für den Erlass einer Allgemeinen Vorschrift (AV)

#### Ziele/Interessenlagen der Unternehmensverbände WBO und VDV

- Erhalt der Eigenwirtschaftlichkeit
- Auskehrung aller Mittel über Allgemeine Vorschrift, nach Möglichkeit in bisheriger Höhe pro Unternehmen
- längerfristige Planungssicherheit
- hohes Beteiligungsrecht der Unternehmen auf kommunaler Ebene

#### Ziele der kommunalen Spitzenverbände

- Rechts- und Beihilfesicherheit
- Auskehrung an VU in einer Form, die möglichst zu keinen ernstlichen Verwerfungen bei den Unternehmen und in der Region führt
- Ausschluss eines Finanzierungsrisikos für die Stadt- u. Landkreise (Kreismittel)
- Erhalt einer Gestaltungsmöglichkeit für den ÖPNV

### **Konkrete Situation der Finanzierungsmittel im bodo-Verkehrsverbund (bisherige § 45a Mittel**

#### **= Status Quo)**

Gesamtverbund:	9.515 Mio. €
Ravensburg:	6.456 Mio. €
Bodenseekreis:	3.059 Mio. €

(zusätzlich 1 % für Personal- und Sachkosten)

### **Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform im Landkreis**

Gemäß § 17 Abs. 1 ÖPNVG sind die baden-württembergischen Aufgabenträger eines Verbundraums zudem verpflichtet, eine einheitliche Rabattierung für den Ausbildungsverkehr in diesem Verbundraum sicherzustellen. Derartige Tarifvorgaben können als Höchsttarifregelung in Form von Allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 als Satzung erlassen werden.

Diese Finanzreform wird seitens des Landes in zwei Stufen umgesetzt. In den Jahren 2018-2020 werden den Aufgabenträgern die Mittel, die bisher die Verkehrsunternehmen direkt vom Land erhalten haben, unter Beibehaltung der bisherigen Gesamtsumme vollständig übertragen.

Der Landkreis musste sich in Abstimmung mit dem Bodenseekreis für ein Modell entscheiden, nach dem die Finanzmittel verteilt werden sollen. Hauptbestandteil wird für die Tarifvorgaben eine Allgemeine Vorschrift sein, die von den Verbundlandkreisen als (deckungsgleiche) Satzung erlassen werden muss. Zuvor ist die Anhörung der Verkehrsunternehmen erfolgt.

Die Allgemeine Vorschrift wurde im Landkreis Ravensburg am 22.03.2018 vom Kreistag beschlossen.

Ab dem Jahr 2021 werden die Mittel stufenweise anhand eines weiterentwickelten Schlüssels, der raumstrukturelle, auf den öffentlichen Personennahverkehr bezogene und leistungsbezogene Parameter berücksichtigen wird, neu auf die Aufgabenträger verteilt. Seit längerer Zeit laufen die Gespräche zwischen Verkehrsministerium, Landkreistag und Städtetag, den Kommunen und Landkreisen. Im Rahmen der seit September 2018 stattfindenden Aufgabenträger- und Verbündetreffen wird auch dieses Thema im Rahmen einer Arbeitsgruppe bearbeitet.

Das Eckpunktepapier, Teilbereich ÖPNV- Finanzreform befindet sich aktuell in der Endabstimmung zwischen Verkehrsministerium und Vertretern von Städte- und Landkreistag.

## Schülerbeförderung

### Voraussichtliches Defizit

-nachrichtlich-	ca. 1,88 Mio. €
-----------------	-----------------

### Erläuterungen

Bei der Schülerbeförderung findet keine direkte Bezuschussung statt. Der Landkreis trägt das Defizit, das nach Abzug der Eigenbeteiligung der Schüler, der Zuweisung des Landes und weiterer Ausgleichszahlungen, z. B. im Rahmen eines interkommunalen Lastenausgleichs nach dem FAG, verbleibt. Für den Haushalt 2020 wird ein um ca. 120.000 € höheres Defizit erwartet.

Obwohl es sich um keine direkt zuzuordnende ÖPNV-Förderung handelt, wird der voraussichtliche Defizitbetrag aufgrund der starken Verknüpfungen zwischen der Schülerbeförderung und dem ÖPNV nachrichtlich aufgeführt. Der Betrag ist aber nicht Bestandteil der Beschlussfassung über das Förderkonzept.

## Zusammenfassung / Vergleich mit den Vorjahren

### Produktgruppe Verkehrsbetriebe/ÖPNV

– Schienenverkehr	(61.100 €)	54.200 €
– Angebotsverbesserung / Linienförderung	(10.000 €)	270.000 €
– Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem	(290.500 €)	306.000 €
– Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungskosten	(115.000 €)	70.000 €
– Verbundfinanzierung	(567.200 €)	576.500 €

( ) = Vorjahr	<b>Summe</b>	<b>(1.043.800 €)</b>	<b>1.276.700 €</b>
---------------	--------------	----------------------	--------------------

<b>Finanzhaushalt</b>	<b>(145.000 €)</b>	<b>135.000 €</b>
-----------------------	--------------------	------------------

### Buswartehäuschen, Barrierefreiheit HS Haltepunkt Hoßkirch

<b>Gesamtaufwendungen</b>	<b>(1.188.800 €)</b>	<b>1.411.700 €</b>
---------------------------	----------------------	--------------------

### Voraussichtlich Zuweisung des Landes nach § 28 FAG an Landkreis (ÖPNV-Förderung)

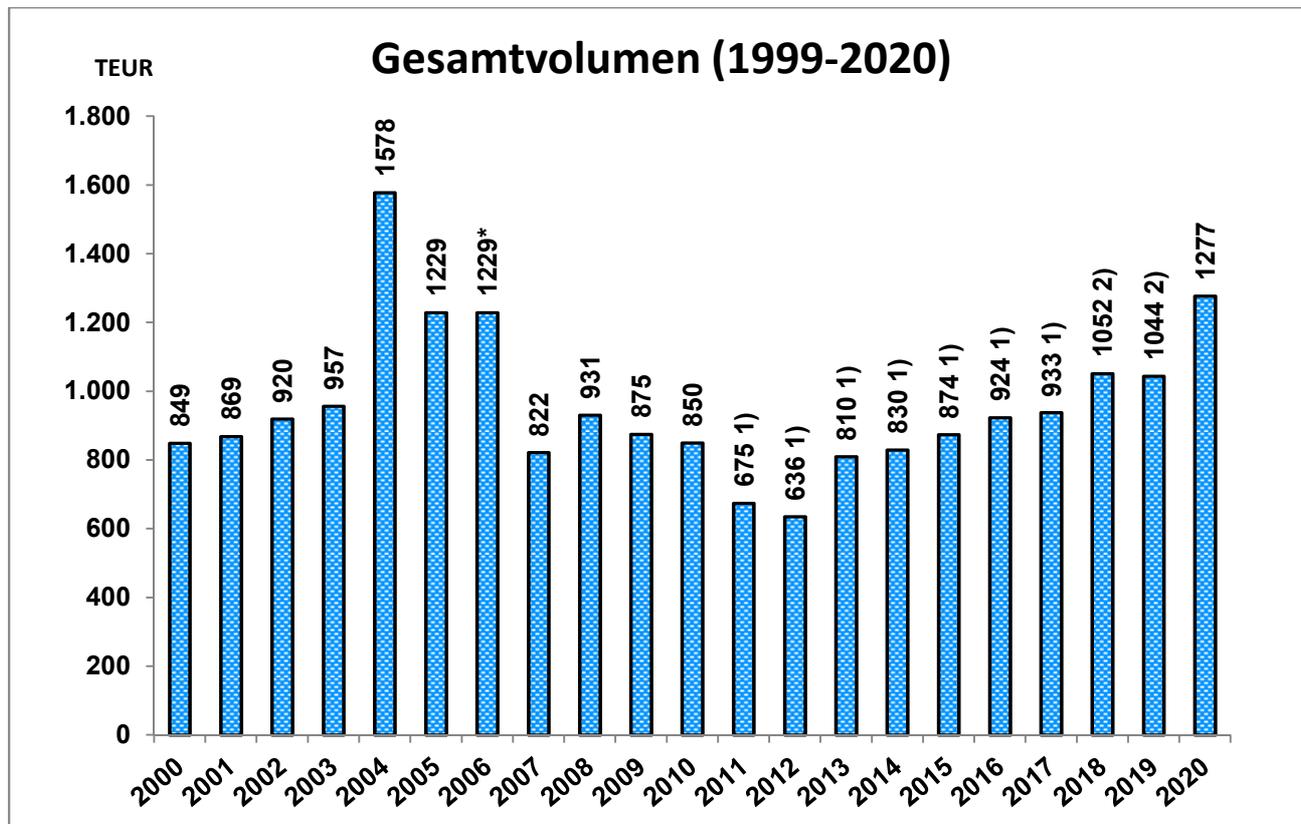
<b>585.000 €</b>	<b>585.000 €</b>
------------------	------------------

### ÖPNV Finanzierungsreform Ausgleichsleistungen an

<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>6.456.000 €</b>	<b>6.456.000 €</b>
<b>ÖPNV-Finanzierungsreform Ausgleichsleistungen des Landes</b>	<b>-6.456.000 €</b>	<b>-6.456.000 €</b>
Aufwendungen für Personal Finanzreform	-64.560 €	-64.560 €
Anteilige Zuweisungen für Personalkosten Finanzreform	64.560 €	64.560 €

## Übersicht über die jährlichen Förderansätze

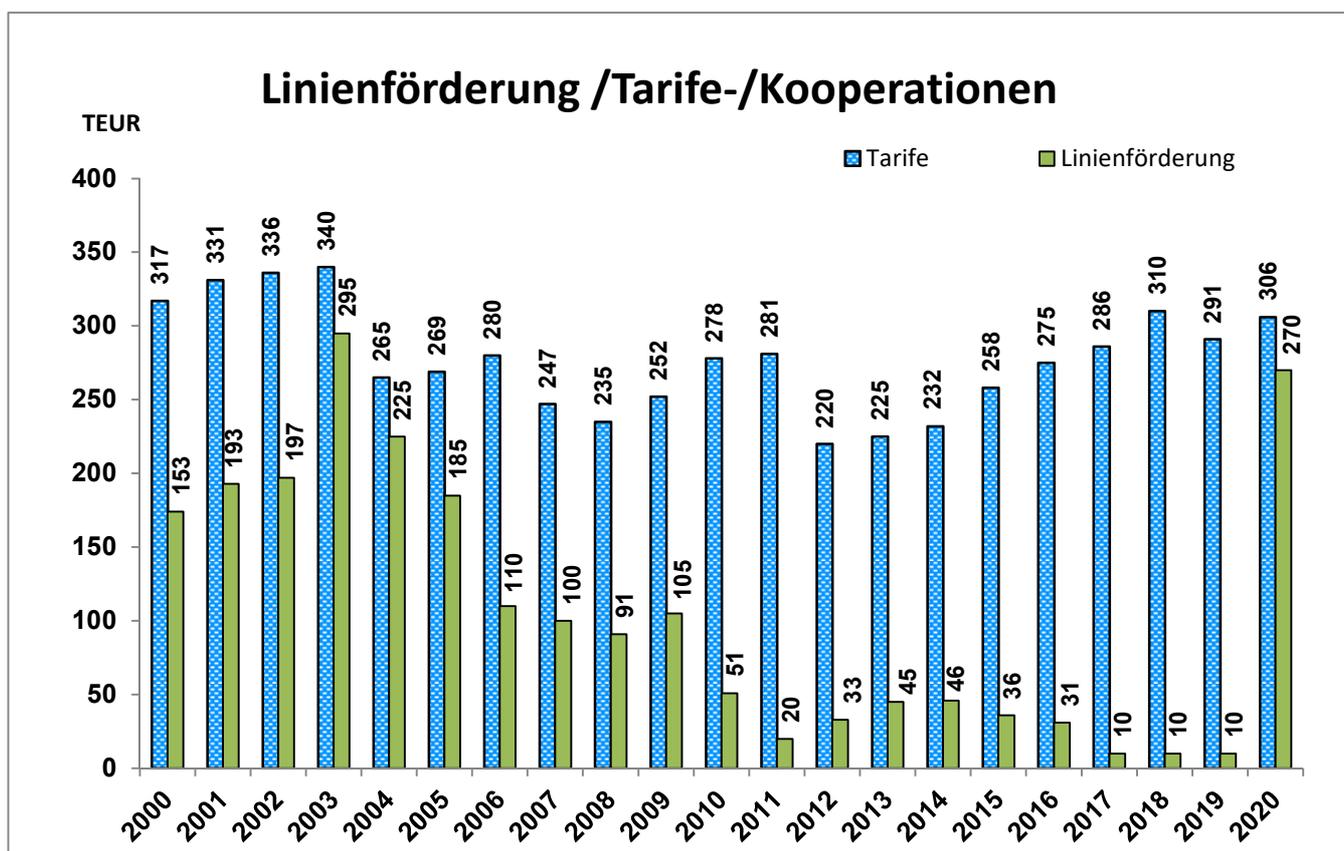
(ohne Ansätze für Investitionen im Vermögenshaushalt/Finanzhaushalt)

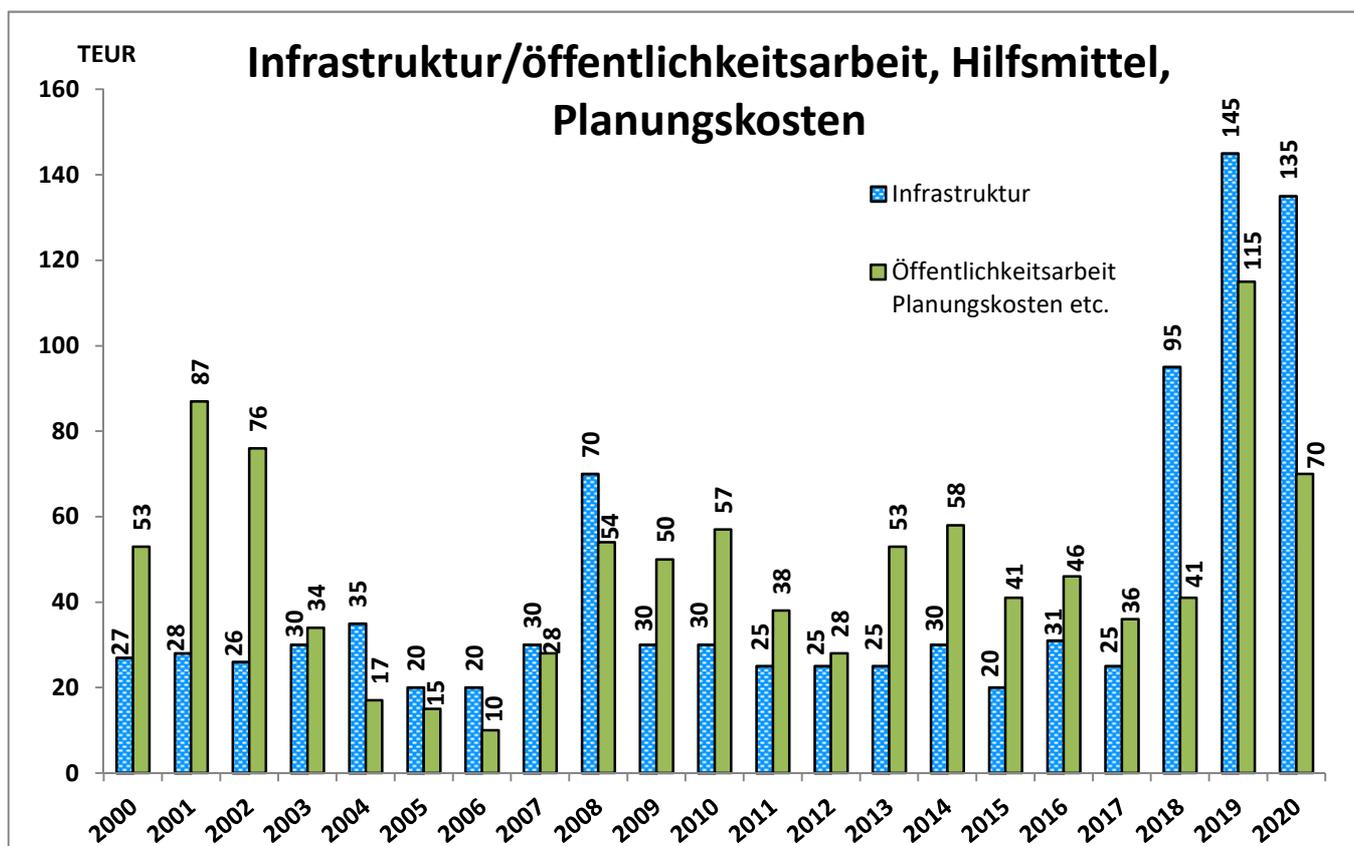
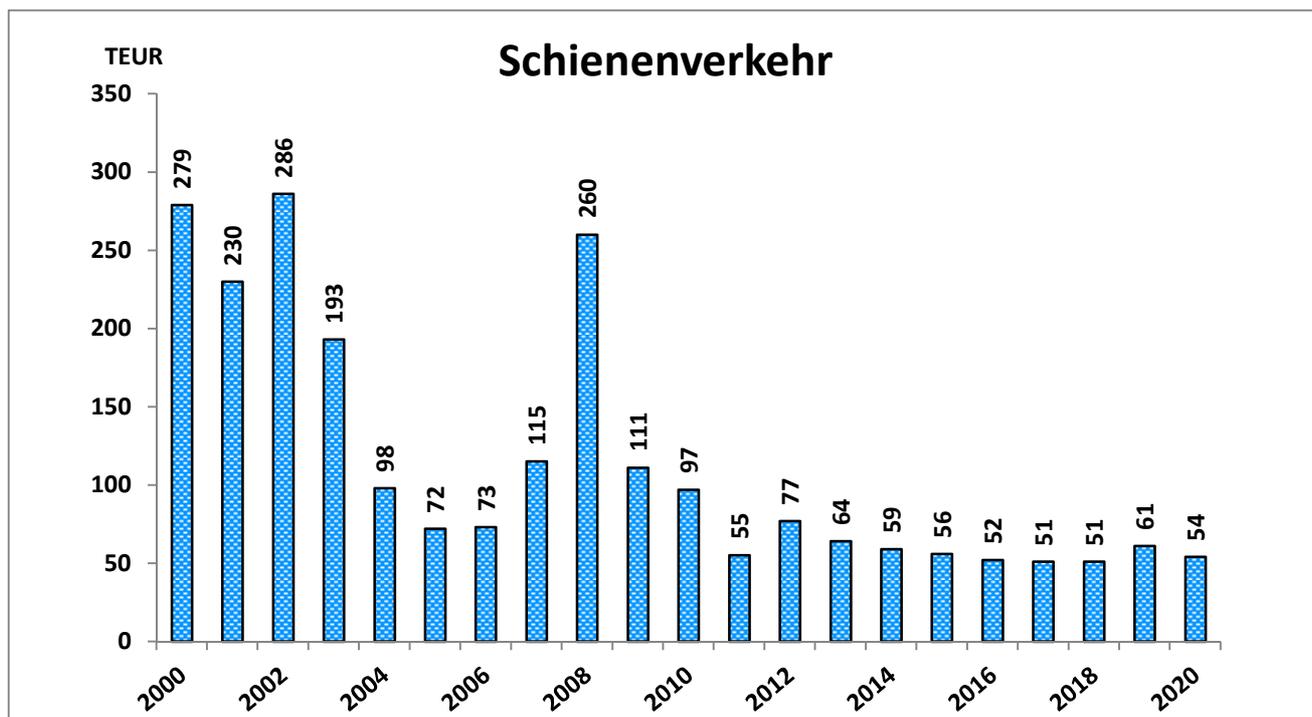


\* Hier ist eine Zwischenfinanzierung zeitversetzt wirkender Entlastungsmaßnahmen enthalten.

1) Zusätzliche Ansätze im Finanzhaushalt

2) Ohne Finanzmittel ÖPNV-G (Finanzierungsreform)





## Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund (bodo)

(ohne Infrastrukturmaßnahmen, einschließlich verbundbedingte Belastungen und Verbundkooperationen)

TEUR

