

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

- | | | | |
|---------------------------------------|------------|--------------|---|
| 1. Kreistag | 24.10.2019 | Entscheidung | Ö |
| 2. Ausschuss für Umwelt und Mobilität | 28.04.2020 | Entscheidung | Ö |

Iris Steger / 05.03.2020

gez. Dezernent / Datum

Einführung des Ein-Euro-Tickets und des 365 €-Tickets für das Liniennetz von Bodo und alle anderen Linien im Landkreis Ravensburg - Antrag der ÖDP-Fraktion vom 16.08.2019 und Antrag der SPD-Fraktion vom 09.12.2019

Beschlussentwurf:

1. Vorrangiges Ziel des Landkreises als Aufgabenträger ist es, aufbauend auf der derzeit stattfindenden ÖPNV-Untersuchung, das Angebot und die Qualität im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verbessern.
2. Wenn dieses Ziel erreicht ist, soll bei der für Tarifangelegenheiten zuständigen Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft (bodo) angeregt werden, flankierend die Einführung verbundweiter tariflicher Maßnahmen wie z.B. ein weiter vergünstigtes Jahresticket oder auch einen vergünstigten Einzelfahrschein zu prüfen, um eine weitere Steigerung der Fahrgastnachfrage zu erreichen.

Kurzdarstellung der Sach- und Rechtslage:

Mit der Gründung der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH (bodo) im Jahr 2004 wurde der ÖPNV in den Landkreisen Bodenseekreis und Ravensburg neu geordnet. Fahrten mit Bus und Bahn sind seitdem mit nur einem Fahrschein und einem einheitlichen Tarif möglich. Seit dem Verbundbeitritt des Landkreises Lindau zum 01.01.2018 erstreckt sich das bodo-Gebiet über drei Landkreise in zwei Bundes-

ländern. Die Zuständigkeit für die Festlegung von Tarifen im Verbundgebiet liegt bei der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft.

Im aktuellen Tarifsystem von bodo kostet ein Einzelfahrschein Erwachsener – je nach Preisstufe – zwischen 2,30 Euro (1 Zone) und 8,25 Euro (8 Zonen = Netz), die Monatskarte kostet zwischen 49,50 Euro (1 Zone) und 162,00 Euro (8 Zonen = Netz). Außerdem bietet bodo eine Vielzahl weiterer attraktiver Tarife, wie etwa den eCard-Tarif, die Abokarte (inklusive PremiumAbokarte, Abo Mobil18 für junge Erwachsene und Abo Mobil63 für Senioren), das StudiTicket und die Schülermonatskarte. Diese sind zum Teil bereits jetzt günstiger als ein 365 €-Jahresticket. Darüber hinaus wird derzeit die Einführung eines verbundweiten Kurzstreckentarifes geprüft.

Die ÖDP-Kreistagsfraktion beantragte am 16.08.2019, mit Verweis auf die guten Erfahrungen der Städte Radolfzell und Ravensburg, die Einführung eines 1 €-Tickets bzw. eines 365 €-Jahrestickets im bodo-Gebiet, wobei Schüler und Jugendliche die Hälfte bezahlen sollen.

Die SPD-Kreistagsfraktion beantragte am 09.12.2019, im Rahmen der Neugestaltung des ÖPNV im Landkreis Ravensburg, die Einführung eines 365 €-Jahrestickets zu prüfen und auf die haushaltsmäßigen Auswirkungen hin zu untersuchen.

Die Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft hat geprüft, welche Folgen die Einführung eines 1 €-Tickets sowie eines 365 €-Jahrestickets verbundweit haben würden. Die Ausführungen sind nachfolgend dargestellt. Hierbei wurden nicht nur die Auswirkungen auf den Erlös näher betrachtet, sondern auch die Wirkung auf die Nachfrage, die laut den Anträgen durch eine attraktive Preisgestaltung eigentlich gesteigert werden soll.

Erlösauswirkungen

Die direkten Erlösminderungen würden sich verbundweit für das 1 €-Ticket auf grob 2 Mio. Euro und für das 365 €-Jahresticket auf 5 Mio. Euro belaufen.

Die indirekten Erlösminderungen beim 1 €-Ticket, vor allem aus der Abwanderung aus Zeitkartenangeboten, werden mit 2 Mio. Euro veranschlagt. Durch die Unterlaufung der Regelungen zum Schülerverkehr (Schüler wechseln von Schülermonatskarten auf das 365 €-Jahresticket) und den Verlust von Ausgleichsmitteln des Landes wären Einnahmeverluste in Höhe von ca. 10 Mio. Euro die Folge.

Bei vereinfachender Annahme einer hälftigen Belastung des Landkreises Ravensburg ist mit Erlösminderungen von bis zu ca. 10 Mio. Euro jährlich für den Bereich des Landkreises Ravensburg, ausgehend von den bestehenden Fahrgastzahlen, zu rechnen.

Nachfragewirkung

Ein möglicher Mehrverkehrseffekt kann bei vorhandenem Angebot nicht wirksam einsetzen, da die Kapazitäten auf den Schienenstrecken und Buslinien in den nachfragestarken Zeiten bereits ausgelastet sind. Um eine zusätzliche Nachfrage zu bewältigen, müsste eine deutliche Verstärkung von Zügen (die Zuständigkeit hierfür liegt beim Land) und eine Ausweitung der Kapazitäten im Busverkehr realisiert wer-

den. Diese Kosten sind derzeit nicht abschätzbar.

Bei Fehlen von ausreichenden Kapazitäten kann die zusätzliche Nachfrage nicht generiert werden, es verbleibt bei reinen Mitnahmeeffekten der bestehenden Kunden. Zusätzlich wäre der Imageschaden durch enttäuschte Neukunden und verärgerte Bestandskunden (weitere Komforteinbußen) exponentiell.

Einordnung in eine verkehrspolitische Gesamtschau

Die Einführung von Fahrscheinangeboten, die gegenüber dem regulären Fahrpreinsniveau massiv abgesenkt sind, ist aus Verbundsicht als isolierte verkehrspolitische Maßnahme ungeeignet. Gestützt wird diese Einschätzung auch durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der in seiner Fachinformation vom März 2018 deutlich auf die Nachteile hinweist. Insbesondere die verschlechterte Wirtschaftlichkeit, der dauerhaft hohe Zuschussbedarf sowie die Mitnahmeeffekte bei bereits vorhandenen, zahlungsbereiten Fahrgästen sind hervorzuheben. Auch der verhältnismäßig geringe Einfluss auf den sog. Modal Split, also den Anteil des Verkehrsträgers Öffentlicher Verkehr am gesamten Mobilitätsmarkt, ist zu nennen, weil viele Entscheidungsfaktoren der Verkehrsmittelwahl nicht preisabhängig sind (z.B. Lebensgestaltung, Reisezeit und Pendlerweiten).

Eine nachhaltige ÖPNV-Politik dagegen besteht darin, in ersten, der Preissenkung vorgelagerten Schritten, für eine Verbesserung des Bedienungsangebots zu sorgen, um Anreize für eine geänderte Verkehrsmittelwahl zu schaffen (sog. angebotsorientierte ÖPNV-Politik). Dazu zählen:

- Verdichtung und Ausdehnung des Fahrplanangebots,
- Vertaktung und Anschlussvernetzung,
- hohes Sitzplatzangebot, um eine automobilverwöhnte Neukundschaft überhaupt gewinnen zu können,
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebs,
- Komfort, Sauberkeit und Service.

Diese Leistungsmehrung auf Schiene und Straße muss dauerhaft und solide finanziert sein, um die erhöhte Inanspruchnahme in mehreren Jahren bewirken zu können. Die Fahrgeldeinnahmen reichen für die Finanzierung bei weitem nicht aus, sodass Bund, Länder und Landkreise/Gemeinden eine finanzielle Unterstützung gewährleisten müssen.

Die Erfolge einer solchen nachhaltigen Verbesserung des Bedienungsangebots können dann mittelfristig unterfüttert werden mit

- preispolitischen Maßnahmen zur Verstärkung des Anreizes (sog. „pull“-Faktor) und damit zur Erreichung weiterer politischer Ziele wie Luft- und Klimaschutz, Ressourcenschonung, Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in Gemeinden, Verkehrssicherheit,
- verkehrslenkenden Maßnahmen unter Bevorteilung des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV), z.B. durch Parkraumbewirtschaftung, Parkgebührenanhebung, Reduzierung der Verkehrsfläche des MIV, Lichtsignalbeeinflussung zugunsten des ÖPNV (sog. „push“-Faktoren).

Fazit

Die Kreisverwaltung kommt zu dem Schluss, dass die Förderung eines vom Aufsichtsrat der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft zu beschließenden 1 €-Tickets bzw. eines 365 €-Jahrestickets zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll erscheint. Das Ziel, den Anteil der ÖPNV-Nutzung zu steigern, wird durch diese Maßnahme nicht oder nur unzulänglich erreicht werden können. Die damit verbundenen Kosten stehen in keinem Verhältnis zu dem zu erreichenden Nutzen. Zudem würden die Mittel für den prioritär eingestuften Ausbau des Angebots dann u.U. fehlen.

In einem ersten Schritt sollte daher, wie es beispielsweise Vorarlberg und Wien gemacht haben, zunächst das ÖPNV-Bedienungsangebot im Landkreis Ravensburg nachhaltig verbessert werden. Die Grundlagen hierfür werden derzeit im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes in Zusammenarbeit mit der PTV erarbeitet und sollen anschließend in einen neuen Nahverkehrsplan münden. Maßnahmen, die in diesem Zusammenhang in Betracht kommen, könnten zum Beispiel sein:

- Ausweitung des Fahrplanangebotes je nach Kategorie der jeweiligen Linie (an Schultagen, Ferientagen, Wochenenden und Feiertagen)
- Vertaktung der Fahrpläne
- Regiobusse/Schnellbusse
- Nachtbusse
- Flexible Angebote für die ÖPNV-Erschließung der Fläche

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Anlagen:

Anlage 1 zu 0145/2019 - 365 Euro Ticket - Antrag der SPD-Fraktion vom 09.12.2019
Anlage 2 zu 0145/2019 - Einführung des Ein-Euro-Tickets und des 365 €-Tickets für das Liniennetz von Bodo und alle anderen Linien im Landkreis Ravensburg - Antrag der ÖDP-Fraktion vom 16.08.2019

Um den Lesefluss zu erleichtern, verwenden wir nicht immer Mehrfachnennungen von Geschlechtern. Die verwendeten Bezeichnungen gelten für alle Geschlechter.