

Förderung des ÖPNV im Landkreis Ravensburg

Förderkonzept 2021



Förderkonzept 2021

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**
- **Schieneverkehr (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 ÖPNV beim LKT)
 - Mitarbeit bei der (Weiter-)Entwicklung von Maßnahmen, einschl. verbundübergreifende Zusammenarbeit und Verbunderweiterungen
 - Mitfinanzierung verbundbedingter Infrastruktur (einschließlich Weiterentwicklung)

Bisherige Entwicklung / Überblick 2021

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 kaum 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. Die Neufassung des Nahverkehrsplans wird nach dem Beschluss des ÖPNV-Konzeptes im März 2021 von der Fa. PTV in Angriff genommen; der Beschluss im Kreistag soll im 3. Quartal 2021 erfolgen.

Die durch den Landkreis geförderten Maßnahmen sind auch weiterhin Bestandteil der jährlichen ÖPNV-Förderkonzepte.

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 inzwischen über die Aufgabenträger (Stadt- und Landkreise) EU-Rechtskonform verteilt werden. 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. €.

Am 12.11.2020 wurde im Kreistag eine neue Allgemeine Vorschrift beschlossen, die bis Ende 2023 gelten wird; ab 2024 muss in den Verbänden die nachfrageorientierte Einnahmeaufteilung umgesetzt sein. Ausgekehrt werden weiterhin 6.456 Mio €.

Die Rahmenbedingungen für die Umsetzung der zweiten Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform werden vom Verkehrsministerium BW im Rahmen einer Änderung des ÖPNVG zum 1.1.2021 fixiert; nähere Ausführungen dazu – siehe S. 11, 12.

Weitere Schwerpunktaufgabe wird auch im Jahr 2021 die Entwicklung des Verkehrsverbundes einschließlich der technischen Infrastruktur bleiben.

Das Projekt „Elektronisches Fahrgeldmanagement“ (EFM) ist Anfang 2018 fertig installiert und in Betrieb genommen worden.

Für 2021 plant bodo als Weiterentwicklung der ECard (Check in-Check out) die ECard für Schüler („eSchüler“) und die Einrichtung einer entsprechenden Handy- App (CiCo).

Im Bereich der Linienförderung sind 2021 höhere Ausgaben für die Umsetzung erster Maßnahmen aus dem ÖPNV- Konzept veranschlagt. Die sonstigen 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.

Schienenverkehr

Maßnahmen

a) Beteiligung an der „Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH“ (BOB)	--
b) Bestellte Leistungen Norderweiterung BOB (Linienförderung)	44.000,-- €
c) Elektrifizierung Südbahn	--
d) Erhalt Schieneninfrastruktur (Altshausen-Pfullendorf; Rossberg-Bad Wurzach)	11.200,-- €
e) Reaktivierung Haltepunkt Hoßkirch/Königsegg	abgeschlossen
Summe	55.200,-- €

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 2019/2020 wird mit einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.086 TEUR gerechnet. In der Wirtschaftsplanung 2020/2021 wurde unterstellt, dass dieser Fehlbetrag mit den Rücklagenkonten der Gesellschafter verrechnet wird. Die Entscheidung hierüber trifft die Gesellschafterversammlung im Rahmen der Feststellung des Jahresabschlusses.

Hintergrund sind die Erlöseinbrüche beim Fahrscheinverkauf und bei den Landeszuschüssen (Auswirkungen des SEV und Corona). Sofern die BOB aus dem „Rettungsschirm“ des Landes die beantragten Mittel erhält, können die Erlösverluste weitgehend kompensiert 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 herangetragenem 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.

Schienerersatzverkehre (SEV) sind für 2021 in folgenden Zeiträumen vorgesehen:

22.2.- 4.4.2021 Aulendorf-Ravensburg und 5.4.- 11.7.2021 Ravensburg-Friedrichshafen und Friedrichshafen-Lindau.

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; seit 13.10.2015 erhält die Rossbergbahn einen Pauschalausgleich in Höhe von 8.200 €/a. (Laufzeit des Vertrags bis Ende 2024).

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. Das Ziel der IG, zumindest zeitweise wieder Personenzugfahrten durchzuführen, ist auf einem guten Weg: 2019 wurden 5.400 Fahrgäste im Saison- Ausflugsverkehr befördert; 45 % mehr als 2018. Seit dem Sommer 2020 verkehrt die Räuberbahn auch schon am Samstag zwischen Pfullendorf und Ulm.

Auch der Güterverkehr nimmt an Bedeutung zu; 2019 wurden mit 34 Zugfahrten ca. 19.000 to Holz und Kunstdünger umweltfreundlich transportiert. Neben dem Containerterminal in Ostrach (Fa. BoxTango) und den rege frequentierten Holzverladeplätzen in Altshausen und Burgweiler wurde zuletzt das ehemalige Containerterminal in Pfullendorf als multimodaler Railport für den Umschlag von Holz, Wechselbehältern usw. an die Schiene angeschlossen. Die Ergebnisse der Untersuchung des Landes zur Reaktivierung von Schienenstrecken wurden vor kurzem bekanntgegeben. Leider sind die Räuberbahn und die Moorbahn bei der Auswertung wegen des sehr geringen Fahrgastpotenzials in der letzten Kategorie gelandet und haben somit auch keine Aussicht auf Fördergelder.

Die Tätigkeit der Interessengemeinschaft war zunächst bis 2015 abgesichert. Die Kommunen Pfullendorf, Ostrach und Altshausen haben die gepachtete Strecke dann 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 Förderung in Höhe von 3.000 €/a soll bis Ende 2025 verlängert werden.

Angebotsverbesserung / Linienförderung

Maßnahmen

a. Fortführung der bisherigen Förderung (Busverkehr)	--
b. Neue Linienförderung (Regiobusse, Linie 7549 usw.)	1.580.553 €
c. Schienenverkehr (Vertragsleistung BOB) – siehe Seite 3	--
Summe	1.580.553 €

Erläuterungen

zu a. Fortführung der bisherigen Linienförderung:

Der Landkreis hatte im Jahr 2003 bis dahin unterschiedliche Bezuschussungsregelungen zusammengefasst und hat 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) übernommen. 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), waren 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 2021

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.

Für die Regiobuslinie RV-KN, die unter der Federführung des Bodenseekreises konzipiert wurde, werden die Kosten i.H.v. ca. 601.000 € anteilig nach dem jeweiligen Streckenanteil vom Bodenseekreis, Landkreis Konstanz und Landkreis Ravensburg (ca. 156.000 €/a) getragen werden. Der Beschluss erfolgte im KT am 30.01.2020. Der für Anfang April geplante Betriebsbeginn musste aufgrund der Corona-Pandemie verschoben werden; seit 2.11.2020 verkehrt die Regiobuslinie 700 nun zwischen Ravensburg und Konstanz.

Im Rahmen der ÖPNV- Konzeption sind mehrere Regiobuslinien im Landkreis Ravensburg vorgesehen; am 3.12.2020 werden diese Planungen erstmals dem AUM vorgestellt werden. Weitere Maßnahmen zur Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes (Beschluss Ende März 2021) sind, auf Grundlage einer Priorisierung, vorgesehen.

Die Konzession der Linie 7549 Kißlegg- Bad Wurzach ist Ende März 2020 ausgelaufen und die Konzessionsinhaber haben keine Verlängerung ihrer Liniengenehmigung mehr beantragt, weil die Linie (im wesentlichen Schülerverkehr) nicht mehr eigenwirtschaftlich gefahren werden kann. Um nicht eine Unterbrechung des Verkehrs zu riskieren, musste der Landkreis im April 2020 eine Notvergabe für 2 Jahre gem. Art. 5 Abs. 5 der VO (EG) 1370/2007 in die Wege leiten.

Im Haushalt 2021 stehen für die Linienförderung 1,580 Mio. € zur Verfügung (1 Mio. € von FWV und 0,57 Mio. € aus Aufwuchsmitteln der 2. Stufe Finanzreform - § 15 ÖPNVG). Ab 2022 müssen die Mittel zur sukzessiven Umsetzung des ÖPNV- Konzepts aufgestockt werden.

Zu c. Schienenverkehr

Siehe Ausführungen auf S. 3

Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem

Maßnahmen

a)	Zuschüsse Jahresabo	315.000,-- €
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>	--
Summe		315.000,-- €

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 2021 wurde in den voraussichtlich anfallenden Betrag eine Fahrpreiserhöhung von 2,9 % 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 Fahrrad-mitnahme 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 Durchtarifizierungsverluste 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) *Erhalt Schieneninfrastruktur*
- 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. 2020 wurden insgesamt 417 Wartehäuschen und eine Fahrrad-Abstellanlage 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 2020 wurden 50 Maßnahmen bewilligt.

Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungs- und Beratungskosten

Maßnahmen

a) Faltblätter / Broschüren, Zuschüsse zu Sonderfahrplänen /-aktionen	30.000,-- €
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>	--
Summe	80.000,-- €

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) Faltblätter/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. Das Projekt eines grenzüberschreitenden ÖPNV-Tarifs mit dem Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) ruht im Moment aufgrund anderer Prioritäten.

Bei der geplanten Verbunderweiterung bis Memmingen finden seit Sommer 2019 wieder Gespräche zwischen bodo und den weiteren Akteuren (BEG, Go Ahead, Stadt Memmingen) statt. Ob die geplante Umsetzung der Verbunderweiterung zum Dezember 2021 erfolgen kann, ist aktuell allerdings noch unsicher.

Für die Beschaffung von Fahrplanauskunftsprogrammen beim Verbund können ebenfalls anteilige Kosten anfallen.

Für die Erarbeitung eines neuen ÖPNV- Konzeptes durch die Fa. PTV wurde der Planansatz 2019 in diesem Bereich auf 100.000 € erhöht; 2020 wurde er auf 50.000 € reduziert. Für 2021 sind insgesamt 50.000 € veranschlagt.

Verbundfinanzierung

Maßnahmen

a) Ausgleich verbundbedingter Belastungen (einschl. Kooperationen)	273.750,-- €
b) Verbundorganisation (Anteilstkosten)	316.000,-- €
c) Verbundinfrastruktur (Weiterentwicklung eTicket)	* 35.000,-- €
d) Erhöhung Stammkapital	* 2.150,-- €
Summe	626.900,--€

*Finanzhaushalt

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. 273.000 €. 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.

Die durch eine günstigere Kostenentwicklung eingetretenen positiven Verbundergebnisse wurden für Angebotsverbesserungen und Kooperationsprojekte mit Nachbarverbänden/-landkreisen genutzt. 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 Durchtarifizierungs- 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 die bestehende

Kooperation mit dem VHB-Verbund (KN) entstehen für den Landkreis Ravensburg bisher keine Kosten. 2017 kamen die tarifliche Integration von Bad Schussenried in den bodo-Verbund und die Einbeziehung von Aulendorf in den Tarifbereich von naldo hinzu.

Für die Vollintegration des Landkreises Lindau in den Verbund ab 01.01.2018 wurden 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. Zum 01.06.2003 wurde ein hauptamtlicher Geschäftsführer eingestellt. Der Stellenplan 2020 sieht 10,8 Personen vor. Sonstige Leistungen werden eingekauft. Nach dem ersten Entwurf des Wirtschaftsplans 2020 werden die anteiligen Aufwendungen für die Verbundorganisation voraussichtlich 306.500 € betragen. Aktuelle Daten für 2021 liegen noch nicht vor; die Beschlüsse des Aufsichtsrates werden wegen der Corona-Pandemie demnächst im Umlaufverfahren erfolgen.

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 hatten 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 lässt z. B. auch für das touristische Projekt „Echt-Bodensee-Card“ (kostenlose Nutzung des ÖPNV für Übernachtungs-gäste) eine technische Variante zu.

Nach mehreren Integrationstests und Installation der notwendigen Geräte und Einrichtungen war die neue elektronische Chipkarte (eCard) ab November 2017 im Testbetrieb und im Januar 2018 wurde der Echtbetrieb aufgenommen. Für 2021 plant bodo die ECard für Schüler („eSchüler“) und die Einrichtung einer entsprechenden Handy-App (CiCo) (s.o. S. 3).

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 für die Tarifvorgaben war eine Allgemeine Vorschrift, die, nach Anhörung der Verkehrsunternehmen, von den Verbundlandkreisen als (deckungsgleiche) Satzung erlassen werden musste. Die Allgemeine Vorschrift wurde im Landkreis Ravensburg am 22.03.2018 mit einer Laufzeit bis 31.12.2020 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 September 2018 haben regelmäßig Aufgabenträger- und Verbündetreffen auch zu diesem Thema stattgefunden. Das „Gemeinsame Eckpunktepapier Aufgabenträger- und Verbündeprozess“ zu den Themenbereichen ÖPNV- Finanzreform, Verbundförderung und –organisation, Einnahmeaufteilung und automatische Fahrgastzählensysteme (AFZS) wurde im Dezember 2019 durch alle am Prozess beteiligten Verbände unterzeichnet.

Am 12.11.2020 wurde im Kreistag eine neue Allgemeine Vorschrift beschlossen, die bis Ende 2023 gelten und die Verkehrsunternehmen damit bis zur Umsetzung der nachfrageorientierten Einnahmeaufteilung ab 2024 wirtschaftlich stabilisieren soll. Ausgekehrt werden weiterhin 6.456 Mio €.

Zur Umsetzung der 2. Stufe Finanzreform werden Änderungen im ÖPNVG vorgenommen, die zum Januar 2021 in Kraft treten sollen.

Der voraussichtliche Mittelaufwuchs wird in 2021 ca. 572.000 € betragen; diese Mittel sollen zur Finanzierung von Verkehren eingesetzt werden.

Die Details zur Finanzierung der kommunalen Aufgabenträger nach § 15 ÖPNVG sollen in einer Verordnung (ÖPNV-VO) festgelegt werden; eine Anhörung dazu hat bisher nicht stattgefunden. Darin sollen sich dann auch Regelungen finden, auf deren Grundlage Gemeinden, die als freiwillige Aufgabenträger Verkehrsleistungen fördern, oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, vom Aufgabenträger eine angemessene Mittelausstattung erhalten.

Schülerbeförderung

Voraussichtliches Defizit

-nachrichtlich- ca. 2,15 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 2021 wird ein um ca. 270.000 € 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	(54.200 €)	55.200 €
– Angebotsverbesserung / Linienförderung	(270.000 €)	1.580.553 €
– Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem	(306.000 €)	315.000 €
– Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungskosten	(70.000 €)	80.000 €
– Verbundfinanzierung	(576.500 €)	589.750 €
– Förderprogramm Mobilität, Beschluss KT 12.12.2019	(1.000.000€)	

() = Vorjahr **Summe (2.276.700 €) 2.620.503 €**

Finanzhaushalt (135.000 €) 172.150 €

**Buswartehäuschen, Barrierefreiheit HS
e-Ticket, Stammkapital Verbundgesellschaft**

Gesamtaufwendungen (1.411.700 €) 2.792.653 €

**Voraussichtlich Zuweisung des Landes nach
§ 28 FAG an Landkreis (ÖPNV-Förderung) 585.000 € 585.000 €**

**ÖPNV Finanzierungsreform
Ausgleichsleistungen an
Verkehrsunternehmen
Angebotsausweitungen/-sicherung 6.456.000 € 6.456.000 €
* 572.000 €**

**ÖPNV-Finanzierungsreform Ausgleichsleistungen
des Landes -6.456.000 € -6.456.000 €**

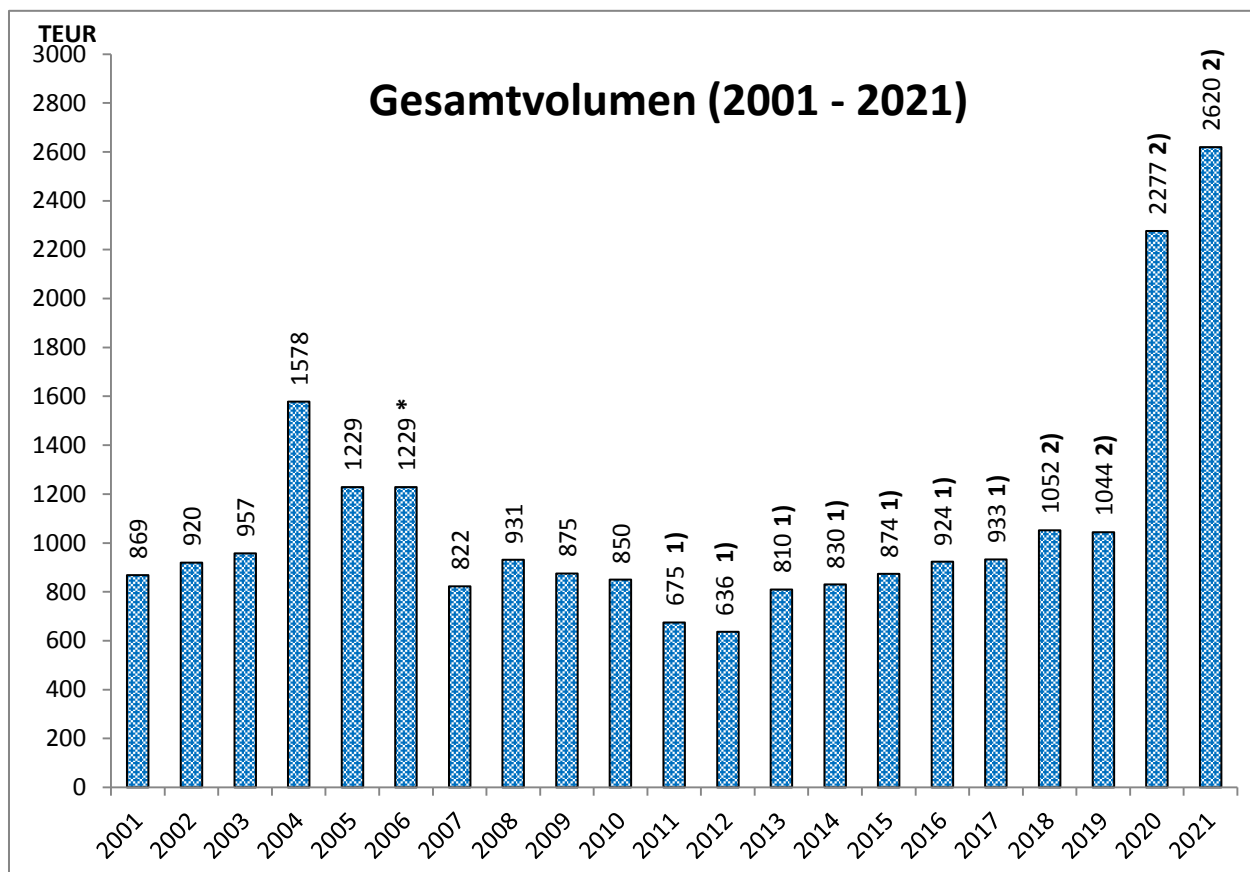
Aufwuchsmittel 2. Stufe Finanzreform * - 572.000 €

(*nachrichtlich: enthalten im Bereich Angebotsverbesserung/Linienförderung)

Aufwendungen für Personal Finanzreform -64.560 € -70.300 €
Anteilige Zuweisungen für Personalkosten Finanzreform (1 %) 64.560 € 70.300 €

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)

