



CDU Kreistagsfraktion Ravensburg Kreistagsfraktion Freie Wähler Ravensburg

Kreistagsitzung am 30.03.2021
Tagesordnungspunkt 4 öffentlich
ÖPNV-Konzept für den Landkreis Ravensburg

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der CDU und der Freien Wähler

Beschlussvorschlag:

Das ÖPNV-Konzept wird beschlossen und die Verwaltung beauftragt, auf dieser Grundlage den Nahverkehrsplan bis Herbst 2021 neu zu erstellen.

Der Landkreis Ravensburg baut sein Nahverkehrsangebot in bisher noch nicht dagewesener Form aus. Es ist unser gemeinsames Ziel, neue Fahrgäste zu gewinnen. Damit dieses Ausbauprogramm auf Basis der bisher bewährten Strukturen erfolgreich wird, finanziell leistbar ist und gleichermaßen den städtischen und ländlichen Bereichen Vorteile bringt, beantragen die Fraktionen der CDU und Freien Wähler Folgendes ergänzend zu beschließen und dies bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes einzuarbeiten:

1) Fair zum Mittelstand

Die neu hinzukommenden Buslinien sollten –wenn möglich- vorrangig eigenwirtschaftlich betrieben werden. Der Landkreis legt großen Wert auf ein mittelstandsfreundliches Ausschreibungsverfahren. Bei der Vergabe der Verkehrsleistungen bzw. Konzessionen soll den bisher im Nahverkehrsbereich tätigen Unternehmen eine faire Chance für eine künftige Partnerschaft gegeben werden. Dazu gehört, dass beispielsweise Vertragslaufzeiten so lange andauern und Qualitätsanforderungen so gehalten werden, dass vorhandene moderne Fahrzeuge weiter betrieben und Risiken bei Fahrzeugneubeschaffungen für die Unternehmen überschaubar sind. Bei auslaufenden Verträgen ist auf eine Optimierung und ggf. Verbesserung im näheren Umfeld der Linien hinzuwirken.

2) Korrekturmöglichkeiten und Bedarfsanpassung

Die Landkreisverwaltung wird beauftragt die Buslinien nach jeweils drei Jahren auf das erreichte Fahrgastpotential und die Kostensituation zu untersuchen. Bei den Ausschreibungen und Vergaben muss darauf geachtet werden, dass der Landkreis bei einer günstigen oder ungünstigen Entwicklung das Busangebot zeitnah korrigieren kann.

3) Passgenaue On-Demand-Verkehre für den ländlichen Raum

Das Konzept für On-Demand-Verkehre ist noch weiter auszuarbeiten und zusammen mit den Kommunen zu konkretisieren. Bei der Kostentragung sind die Kommunen angemessen zu beteiligen, die On-Demand-Verkehre bestellen. Dabei sollen dünn besiedelte und einwohnerschwache Gemeinden höher vom Landkreis gefördert werden, als Gemeinden mit kleinem Gemarkungsgebiet und vergleichsweise hoher Einwohnerzahl. Tourismusgemeinden mit mehr als 50.000 Übernachtungen/Jahr, die die „Echt-Bodensee-Card“ einführen und zur Nahverkehrsfinanzierung beitragen, sollen einen Bonus von 25% erhalten.

4) Schulbusse sichern durch verlässliche Finanzierung

Der (freigestellte) Schulbusverkehr ist ein wichtiges Nahverkehrsstandbein insbesondere des ländlichen Raumes. Die Finanzierung ist für die kommenden Jahre sicherzustellen,

damit für die Schüler, Eltern und Busbetreiber verlässliche Bedingungen gegeben sind. Deshalb soll die Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises mit Wirkung zum kommenden Schuljahr so angepasst werden, dass die Höchstbeträge auf 2.200 € je Person und Schuljahr und bei Schulkindergärten angehoben werden.

5) Einbeziehung des Schülerverkehrs

Die Landkreisverwaltung wird beauftragt, die Schülerverkehre jetzt schon in die weiteren Überlegungen einzubeziehen. Dabei soll mit den Schulträgern und den Schulen versucht werden, die Schulbeginn- und Endzeiten möglichst versetzt zu legen, um dadurch Platz, Komfort und zusätzliches Angebot für Berufspendler zu schaffen ohne Fahrzeuge beschaffen zu müssen.

6) Schulbusse als „On-Demand-Verkehre“

Schulbusse sind oft Schülern vorbehalten. Dabei sind sie insbesondere in ländlichen Bereichen oft das einzige Nahverkehrsangebot. Landkreis und Kommunen werden aufgerufen zu prüfen, ob diese Angebote zusätzliche Nahverkehrsangebote im Sinne eines „On-Demand-Verkehrs“ erfüllen können.

7) Inklusion beginnt im Bus

Inklusion und Teilhabe sollte nicht erst im Klassenzimmer beginnen, sondern schon beim Weg dahin. Deshalb soll das derzeitige Schülerbeförderungssystem projekthaft untersucht werden, ob und wie die Beförderung von behinderten und nicht behinderten jungen Menschen zu den Betreuungs- und Bildungseinrichtungen gemeinsam erfolgen kann.

8) Einbeziehung von Bodo und den Gemeinden

Für die weiteren Schritte wird die Landkreisverwaltung beauftragt, mit dem Verkehrsverbund Bodo und den Gemeinden weitere Gesprächsrunden auch zu den oben genannten Punkten einzuberufen. Die Städte und Gemeinden sollten auch gebeten werden, weitere Busspuren auszubauen.

9) Finanzielle Herausforderungen

Die Landkreisverwaltung wird beauftragt die nächsten Monate immer wieder die Kosten fortzuschreiben. Dies auch aus dem Hintergrund der finanziellen Unterstützung des Landes Baden-Württemberg. Die neue Landesregierung wird aufgefordert, genügend und verlässliche Mittel zur Verfügung zu stellen und nicht Gelder verstärkt in Ballungszentren fließen zu lassen.

10) Stadt und Land

Die Landkreisverwaltung soll bis zur Erstellung des neuen Nahverkehrsplanes ermitteln, wie die bisher separaten Stadtverkehr ins neue Liniennetz eingebunden werden können und inwieweit eine Förderung dieser rechtlich zulässig und faktisch erforderlich ist.

Begründung:

Zu 1)

Wohl noch nie wurden im Landkreis Ravensburg in einem so kurzen Zeitraum so viele Busse auf die Straße gebracht und das Angebot im öffentlichen Nahverkehr erweitert, wie dies nun in den kommenden Jahren der Fall sein soll.

Das eröffnet neue Chancen für die Menschen im Landkreis. Damit vorhandene Fahrgäste ein besseres Angebot vorfinden und neue Fahrgäste gewonnen werden können, braucht es gute und zuverlässige Busunternehmen und Fahrzeuge. Die bisherige mitteständische Unternehmensstruktur und -kultur hat sich im Rückblick bewährt, weil sie über lange Zeit zuverlässig die Beförderungsdienstleistungen erbrachte und vor Ort auch rasch auf Änderungen eingehen konnte. Die daraus resultierenden langfristigen Vorteile sollten nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt und bei den

Ausschreibungen bedacht werden. Denn sonst sind die Kapazitäten unwiderrufflich verloren und können nicht reaktiviert werden. Im ländlichen Raum gibt es nur schwer Möglichkeiten auf andere Aufträge auszuweichen, da der ÖPNV eine ziemliche Standortgebundenheit bedeutet. Wenn es nur über den Preis geht, können regionale Strukturen dem Verschiebebahnhof von Konzerntöchtern nicht mithalten.

Auch sollten in der Übergangszeit nun auslaufende Verträge aufeinander abgestimmt werden, auch landkreisübergreifend.

Zu 2)

Bei großen Projekten und Planungen ist erfahrungsgemäß mit Korrekturbedarf im „Echtbetrieb“ zu rechnen. Für die Akzeptanz und den Erfolg des Nahverkehrsprojektes ist es wichtig gewonnene Erkenntnisse rasch umsetzen zu können. Hierbei ist es uns wichtig, dass in den nächsten Monaten aufgezeigt wird, wie dies rechtlich umgesetzt werden kann.

Zu 3)

„On-Demand-Verkehre“ können insbesondere für eher dünn besiedelten Gebieten ein Nahverkehrsangebot ermöglichen. Bezogen auf die Beförderungskosten je Fahrgast ist jedoch mit vergleichsweise hohen Kosten zu rechnen. Damit sich diese Verkehre nachfragegerecht entwickeln und Wirtschaftlichkeitsfragen schon im Planungsprozess berücksichtigt werden, sollen die Kommunen analog zu Kreisstraßen- und Radwegprojekten finanziell beteiligt werden. Strukturell benachteiligte Gemeinden sind meist auch finanziell weniger leistungsfähig. Deshalb sollte der Landkreis hier stärker fördern, um dem Ziel „gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Land“ tatsächlich näher zu kommen. Tourismusgemeinden, die über die „Echt-Bodensee-Card“ und die Erhebung einer Kurtaxe das Nahverkehrssystem zusätzlich finanziell unterstützen, haben ihre touristischen Einrichtungen oft abseits der großen Nahverkehrsachsen. Damit Touristen/Gäste ihren Urlaub mit dem Nahverkehr umweltfreundlich verbringen, sollen Tourismusgemeinden in die Länge versetzt und ermuntert werden touristische Verkehre anzubieten. Der veranschlagte Betrag mit 3,64 Mio. scheint unseres Erachtens aus praktischen Vergleichen wesentlich zu niedrig angesetzt. Bei der Umsetzung sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass es in der Entscheidung des dahinterliegenden Systems keine individuelle Entscheidung gibt, es sollte für die Praxistauglichkeit unabdingbar mit den Stadtverkehren und im Bodo-Gebiet abgestimmt sein. Auch hier erscheint uns die Abwicklung der Verkehre durch regionale Unternehmen als die günstigste und möglicherweise die einzig finanzierbare- und auch eine hochverlässliche Lösung. Wir halten On-Demand für unabdingbar und absolut notwendig zum Anschluss an das hoffentlich bald eingeführte vertaktete System. Hinsichtlich der zeitnahen Umsetzung erwarten wir aber auch eine noch genauer aufgeschlüsselte Vorgehensweise von der Verwaltung.

Zu 4)

Verlässliche Schulbusse sind das Beförderungsrückgrat für Familien im ländlichen Raum. Die derzeitigen Finanzierungsregeln sind vor zehn Jahren festgelegt worden. Dies führt dazu, dass einige Schulbuslinien in ihrem Bestand, nicht zuletzt auch wegen schwankender Schülerzahlen, gefährdet sind. Der vergleichsweise hohe Zuschussbedarf im Landkreis Ravensburg erklärt sich mit seiner landesweit beinahe einmaligen Struktur der weitläufigen Einzelhofsiedlungen. Die Schätzungen der Landkreisverwaltung mit einem jährlich zusätzlichen Finanzierungsbedarf von rd. 100.000 € zeigen, dass die derzeitige Struktur mit „überevollen Schulbussen“ bereits heute unterfinanziert ist. Dabei sei angemerkt, dass eine qualitative Verbesserung des Schulbusangebots erheblich höhere Finanzmittel erfordern würde.

Zu 5)

Auf Seite 2 der Vorlage wird in den Rahmenbedingungen genannt, dass der Schülerverkehr nur eine geringe Relevanz für das Konzept hat. Dies sehen wir anders, zumindest möchten wir von der Verwaltung eine genauere Untersuchung dafür. Änderung von Schulbeginn- und Endzeiten könnten hier sehr wohl eine Relevanz bedeuten.

Zu 6)

Die freigestellten Schulbusse haben sich mancherorts zu einem eigenen Nahverkehrssystem entwickelt. Manche Buslinien sind beispielsweise nicht in digitalen Medien zu finden und nicht immer in das Bodo-Tarifsystem integriert. Es ist zu prüfen, ob und wie diese Verkehre für alle geöffnet und transparent gemacht werden in das Tarifsystem integriert werden und Aufgaben eines „On-Demand-Verkehrs“ wahrnehmen können.

Zu 7)

Ein wichtiges politisches Ziel ist die Teilhabe behinderter Menschen und die Inklusion. Bei der Beförderung jedoch gibt es zwei unabhängig voneinander und getrennt betriebene Systeme. Unstrittig ist, dass behinderte Menschen oft höhere Anforderungen an ihre Beförderung haben als nicht behinderte Menschen. Dennoch sollte auch hier überlegt werden, ob es in manchen Fällen sinnvolle Formen einer gemeinsamen Beförderung gibt. Über Pilotprojekte könnten hier Erkenntnisse gewonnen werden.

Zu 8)

Eine baldige und starke Einbindung der Städte und Gemeinden im Vorfeld auch einer Anhörung zum Nahverkehrsplan ist für uns absolut notwendig. Die Gemeinden sind hier auf Augenhöhe mit im Boot. Auch wollen wir unseren Verkehrsverbund stärker in die weiteren Überlegungen einbeziehen.

Zu 9)

Die Zustimmung zum ÖPNV-Konzept hat für sich genommen noch keine Haushaltsrelevanz. Wir gehen aber davon aus, dass der Landkreis zukünftig noch mehr Gelder bereitstellen muss. Die Einleitung der Verkehrswende auch bei uns im Landkreis ist aber beiden Fraktionen auch einen großen finanziellen Anteil wert. Trotzdem muss auch hier immer wieder eine Bestandsaufnahme gemacht werden. Für die Gemeinden ist dies unabdingbar, da sie zum einen über eine Erhöhung der Kreisumlage und zum anderen über eine Mitfinanzierung der On-Demand-Verkehre ja den größten Teil des neuen Nahverkehrskonzeptes finanzieren werden.

Die Kreisverwaltung geht von ca. 9 Mio. EURO aus, im Haushalt in der mittelfristigen Finanzplanung sind aber nur 3,1 Millionen vermerkt. Die immer wieder angeführten Aufwuchsmittel des Landes werden unseres Erachtens bereits (mindestens) für die Erhaltung des Bestehenden benötigt. Wir befürchten, dass in Baden-Württemberg hohe Summen zukünftig auf die Schiene in den Ballungsraum Stuttgart gehen. Die 45a Mittel sind seit 2009 pauschaliert und wurden seither nicht erhöht. Wenn der regionale Busverkehr gehalten werden soll, muss das anderweitig finanziert werden.

Die Coronakrise wirkt auch leider in die finanziellen Aspekte hinein. Die Fahrgeldeinnahmen werden die nächsten 2-3 Jahre zum Beispiel weniger sein als im Gutachten angenommen. Auch wird der Verkehrsverbund Bodo ein weitaus größeres Defizit haben wie veranschlagt für die Jahre 2020 und 2021. Eine größere Fahrpreiserhöhung ist aber nur bedingt möglich. Für die Regiobusse ist bisher nur eine zeitlich befristete Mitfinanzierung des Landes zugesagt.

Zu 10)

Um landkreisweit ein funktionierendes vertaktetes System im öffentlichen Nahverkehr zu erreichen, ist es erforderlich, im Nahverkehrsplan die entsprechenden Systeme und Linien miteinander abzustimmen. Gleichzeitig ist zu prüfen inwieweit die Stadtverkehre selbst vom Land finanziert werden, bzw. einen rechtlichen Anspruch auf finanzielle Förderung durch den Landkreis haben.