



Mitteilungsvorlage

0165/2023

Stabsstelle Nachhaltige Mobilität

Beratungsfolge:

1. Ausschuss für Umwelt und Mobilität	19.09.2023	Kenntnisnahme	Ö
---------------------------------------	------------	---------------	---

Dr. Andreas Honikel-Günther / 19.09.2023

gez. Dezernent/in / Datum

Umsetzungsplanung ÖPNV-Konzept

Darstellung des Vorgangs:

Mit Beschluss vom 25.05.2023 (Vorlage 0139/2022/1 Stadtbus Ravensburg Weingarten – Beteiligung des Landkreises an der künftigen Finanzierung) bekannte sich der Kreistag grundsätzlich zur weiteren Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes und bat die Verwaltung zu folgenden Fragen zu berichten:

- I. Wie ist der bisher erreichte Umsetzungsstand des Konzeptes und wann soll es mit welchen Ausbaumaßnahmen fortgeführt werden?
- II. Welche Kosten werden für die Ausbaumaßnahmen heute prognostiziert?
- III. Gibt es für diese Maßnahmen sinnvolle Alternativen zur Optimierung von Kosten und Nutzen?
- IV. Welche finanziellen Auswirkungen ergeben sich für den Landkreis und für Gemeinden für den Erhalt des bisherigen Angebots und die weitere Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes?

In dieser Vorlage werden die Fragen beantwortet und damit dem Gremium im Vorfeld der Beratungen zur Finanzstrategie die notwendigen Sachinformationen zur Verfügung gestellt. Die Umsetzung der einzelnen noch offenen Maßnahmen soll in dieser Vorlage nicht beschlossen werden.

I. Wie ist der bisher erreichte Umsetzungsstand des Konzeptes und wann soll es mit welchen Ausbaumaßnahmen fortgeführt werden?

1. Angebotsverbesserungen bis 2022:

In den letzten drei Jahren wurde mit der Einführung von insgesamt 11 Regiobus- und zwei Schnellbuslinien in Ergänzung zum landesseitig ebenfalls verbesserten Schienenangebot ein ÖPNV-Kernnetz geschaffen, das alle Städte und viele Gemeinden im Kreis mit einem attraktiven, leicht merkbaren Taktangebot verlässlich an sieben Tagen in der Woche von früh bis spät verbindet. Der Fokus lag auch auf einer guten Anbindung auf Züge oder andere Regionalbusse. Die einzelnen Projekte, die zum letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2022 umgesetzt wurden, wurden dem AUM am 06.10.2022 vorgestellt (Vorlage 0151/2022).

2. Angebotsverbesserung in 2023:

a) Regiobuslinie R 60 Fleischwangen – Ravensburg:

Die Regiobuslinie ging zum 9. Juli 2023 in Betrieb. Sie bietet im Verbund mit der Regiobuslinie R65 (Bad Saulgau – Ravensburg) einen Halbstundentakt für Blitzenreute, Staig und Berg. Alle anderen Gemeinden sind über einen Stundentakt miteinander verbunden. In Summe wurde das Angebot am Wochenende etwa verdreifacht und unter der Woche um 150 Prozent gesteigert.

b) Schnellbus Isny – Leutkirch:

Zum Dezember 2023 soll ein Schnellbus zwischen Isny und Leutkirch eingeführt werden. Die Hauptzielgruppe sind Berufspendler. Der Bus bietet zu den Hauptverkehrszeiten eine direkte und schnelle Verbindung über die Landesstraße 318 und fährt in beiden Städten wichtige Gewerbegebiete an. Die Einführung des Schnellbusses erfolgt zusätzlich zum Angebot der bestehenden Linie 7551, die weiterhin auch alle Ortschaften bedient.

c) Regiobuslinie R70 Wilhelmsdorf – Ravensburg:

Hier konnte das Sonntagsangebot zum 09.04.2023 verbessert werden, so dass die Linie den Standard der Linien 1+ nun vollständig erfüllt. Der Bus verkehrt nun auch sonntags tagsüber stündlich, am morgen und am Abend zweistündlich.

d) Fazit:

In Anlage 1 sind alle bereits umgesetzten und alle 2023 noch geplanten Ausbaumaßnahmen des ÖPNV-Konzeptes aufgeführt. **Damit sind alle Städte und viele Gemeinden mit Regio- und Schnellbussen bzw. über die Schiene miteinander verbunden. Die Prioritäten 1 und 2**

des ÖPNV-Konzeptes sind im Zeit- und Kostenrahmen umgesetzt worden. Ein wesentliches Ziel der ÖPNV-Offensive des Landkreises ist damit erreicht.

3. Offene Maßnahmen des ÖPNV-Konzepts:

Die bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen der Prioritäten 3 und 4 sollen laut ÖPNV-Konzept bis 2027 bzw. ab 2027 verwirklicht werden. Folgende Maßnahmen sieht das ÖPNV-Konzept noch vor:

a) Angebotsverbesserung „mittlerer Landkreis“

Das ÖPNV-Konzept sieht vor, die Linien 31 (Wolfegg - Ravensburg), 7535 (Ravensburg – Vogt – Wangen / Kißlegg) und 7534 (Bad Wurzach – Wolfegg – Ravensburg) besser zu verzahnen und auszubauen. Zwischen Kißlegg und Ravensburg gibt es Potential für einen zusätzlichen Schnellbus. Im ÖPNV-Konzept sind die Maßnahmen einzeln aufgeführt und mit einem Umsetzungsziel bis 2027 versehen. Die Konzessionen der Linien laufen bis zum 31.05.2027. Aus fachlicher Sicht sollten die Maßnahmen alle zum 01.06.2027 umgesetzt werden. Dadurch ist es möglich, den Betrieb und das Fahrplanangebot möglichst effizient aufeinander abzustimmen und die Linien gemeinsam zum 01.06.2027 zu vergeben. Die Kosten der Angebotsausweitung werden grob auf jährlich 1,41 Mio Euro geschätzt. Verlässliche Zahlen werden sich erst aus einer konkreten Fahrplanung ergeben. Dieses Maßnahmenbündel stellt die räumlich größte und auch fachlich komplexeste Ausbaumaßnahme des ÖPNV-Konzeptes dar. Der Verwaltung ist es daher wichtig, die Gemeinden und die bislang tätigen Verkehrsunternehmen intensiv in die Planungen mit einzubeziehen, um möglichst effiziente Lösungen zu finden. Der Prozess soll Ende 2024 starten, um die Linien im Jahr 2025 ausschreiben zu können.

b) Linie 20 (Wolpertswende – Ravensburg)

Die Linie soll – wie im ÖPNV-Konzept vorgesehen - nach Auslaufen der Konzession zum 01.01.2027 neu vergeben werden. Das Angebot soll den Bedienstandard der Kategorie 2 erfüllen. Dafür fallen vergleichsweise geringe Kosten von geschätzt ca. 128.000 Euro p.a. an, da das Angebot heute schon beinahe die Bedienstandards erfüllt und wenig zusätzliches Fahrgastpotential zu erwarten ist.

c) Linie 19 / 192 (Oberreitnau – Neuravensburg – Wangen)

Das ÖPNV-Konzept sieht einen Ausbau auf den Standard der Kategorie 2 frühestens ab 2027 vor. Basierend auf dem heutigen Angebot wären für einen Ausbau 263.000 Euro jährlich notwendig. Im Landkreis Lindau wird diskutiert, neue Haltepunkte auf der Allgäubahn zwischen Hergatz und Lindau bis 2028 umzusetzen. Die Linie muss darauffolgend vollständig neu geplant werden. Daher ist es sinnvoll, die Umplanung der Buslinie erst vorzunehmen, wenn das Schienenkonzept vorliegt.

d) Einrichtung von On-Demand-Verkehren (Rufbusverkehren)

Parallel zum Ausbau der Linienangebote, aber ohne konkretes Zeitziel sieht das ÖPNV-Konzept vor, überall dort, wo ein Angebot wirtschaftlich nicht sinnvoll über den Ausbau von

Linienbussen erreicht werden kann, flexible nachfrageorientierte On-Demand-Verkehre ohne festen Fahrplan einzurichten. Die Verwaltung erarbeitet ein Konzept, das dem Kreistag im ersten Halbjahr 2024 zum Beschluss vorgelegt werden soll. Das Konzept soll Aussagen enthalten zu einem kreisweit einheitlichen Betriebsmodell, den Beförderungszeiten, dem finanziellen Rahmen, der finanziellen und organisatorischen Beteiligung der Städte und Gemeinden und zu der Frage, wo in welcher Priorität On-Demand-Verkehre eingerichtet werden sollen.

Sobald diese Grundlagen feststehen, möchte die Kreisverwaltung auf Gemeinden zugehen und gemeinsam mit ihnen konkrete Umsetzungsschritte erarbeiten. Dabei muss geprüft werden, inwieweit der Ausbau der Linienangebote der Kategorie 3 eine Alternative zu On-Demand-Verkehren sein kann oder inwieweit Linienangebote durch On-Demand-Angebote ersetzt werden können. Einen Ausbau der Linien der Kategorie 3 sieht das ÖPNV-Konzept bislang nicht vor. Damit könnte jedoch zu niedrigeren Kosten eine erste und punktuelle Angebotsverbesserung erreicht werden.

Angesichts der hohen Kosten bedürfen diese Maßnahmen einer sorgfältigen Planung und Diskussion.

e) Einrichtung von Nachtbuslinien

Das ÖPNV-Konzept empfiehlt Nachtbuslinien zwischen den größten Städten einzuführen. Ein Einführungszeitpunkt ist nicht benannt. Nachtbuslinien die niedrigste Priorität beigemessen.

II. Welche Kosten werden für die Ausbaumaßnahmen heute prognostiziert?

Die Angebotsverbesserungen „mittlerer Landkreis“ werden auf 1,41 Mio Euro pro Jahr geschätzt. Für den Ausbau der Linien 19/192 Oberreitnau-Neuravensburg-Wangen und 20 Wolpertswende – Ravensburg werden 263.000 Euro bzw. 128.000 Euro pro Jahr erwartet.

Für die Einrichtung von On-Demand-Verkehren oder den Ausbau von Linien der Kategorie 3 sind ab 2025 241.000 Euro eingeplant. Dieser Betrag wächst bis 2029 auf 2,74 Mio Euro p.a. auf. Bei diesen Beträgen ist unterstellt, dass eine hälftige Finanzierung der Gesamtkosten durch die Kommunen erfolgt.

Ob, wann, wie und unter welchen finanziellen Bedingungen On-Demand-Verkehre eingerichtet oder alternativ Linien der Kategorie 3 ausgebaut werden, wird Gegenstand des vom Kreistag zu beschließenden On-Demand-Konzeptes sein.

Für die Einrichtung von Nachtbuslinien sind ab 2029 jährlich ca. 572.000 Euro in die mittelfristige Finanzplanung eingestellt. Es handelt sich um eine grobe Abschätzung.

III. Gibt es für diese Maßnahmen sinnvolle Alternativen zur Optimierung von Kosten und Nutzen?

Es soll geprüft werden, inwieweit der Ausbau von Linien der Kategorie 3 eine Alternative zu den vergleichsweise teuren On-Demand-Verkehren sein kann. Auch andere Modelle zur Sicherung der öffentlichen Mobilität im ländlichen Raum sollen betrachtet werden (z.B. ÖPNV-Taxi in Freudenstadt und Horb).

Durch Inflation, Lohnkostensteigerungen, die Vorgabe umweltfreundlicherer und komfortablerer Busse, mehr Vertriebswege und den Fachkräftemangel ist die Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen in den letzten Jahren sprunghaft teurer geworden. Es ist inzwischen nicht mehr möglich, diese Kostensteigerungen über die Erhöhung der Fahrpreise zu refinanzieren. Daher ist damit zu rechnen, dass auf zahlreichen Linien nach Auslaufen der Konzession die Verkehrsunternehmen nicht mehr in der Lage sein werden, Verkehre eigenwirtschaftlich anzubieten. In der Folge werden die meisten Linien gemeinwirtschaftlich werden.

Sie müssen somit vom Landkreis als Aufgabenträger mitfinanziert werden. Hierfür müssen die Linien überplant, ausgeschrieben und in sogenannten „Bündeln“ vergeben werden. Nur so lassen sich die Bestellerentgelte des Landkreises sinnvoll, wirtschaftlich, mit maximalem Nutzen und mit vertretbarem Ressourcenaufwand – auch bei den Verkehrsunternehmen – allokkieren.

Der Schlüssel für eine möglichst wirtschaftliche Organisation des ÖPNV liegt in einer durchdachten Steuerung durch den Aufgabenträger Landkreis. Verkehre müssen gut geplant, die rechtlichen Anforderungen (Klimaneutralität bei Bussen, EU-Wettbewerbsrecht, Regiobus-Förderung, etc.) möglichst schlank und kosteneffizient umgesetzt werden. Nachdem in den vergangenen Jahren alle Ressourcen darauf verwendet wurden, das Angebot zu verbessern, müssen nun die organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden, die bestehenden, vor allem aber die vielen Linien, die in den nächsten Jahren in die monetäre und organisatorische Verantwortung des Landkreises fallen werden, effizient und mit Blick auf die Verkehrsunternehmen verlässlich zu organisieren.

IV. Welche finanziellen Auswirkungen ergeben sich für den Landkreis und für Gemeinden für den Erhalt des bisherigen Angebots und die weitere Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes?

Die prognostizierten Kosten für die noch ausstehenden Angebotsverbesserungen in den Linienverkehren wurden unter II. dargestellt. Zur vollständigen Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes müssten ab Mitte 2027 also zusätzlich jährlich 2,37 Mio. Euro in die Verbesserung von Linienverkehren investiert werden. Dieser Betrag umfasst die Ausbaumaßnahmen, die unter II. genannt wurden („Mittlerer Landkreis“ 1,41 Mio. Euro, Linie 19/192 236.000 Euro, Linie 20 128.000 Euro) mit einer jährlichen Dynamisierung sowie die Linie 7549 (Kißlegg

Waltershofen – Bad Wurzach), die mittlerweile nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden kann.

Für On-Demand-Verkehre oder alternativ den Ausbau von Linien der Kategorie 3 im gesamten Kreisgebiet müssen voraussichtlich ab 2029 5,48 Mio. Euro p.a. veranschlagt werden. Diese Summen sind ausgehend vom heutigen Kostenstand geschätzt und berücksichtigen eine angenommene Kostenfortschreibung bis zum Zeitpunkt der Realisierung der Maßnahmen. Für eine kreisweite Umsetzung sind daher 2,74 Mio. Euro (5,48 Mio. Euro * 50 Prozent) p.a. in der mittelfristigen Finanzplanung kreisseitig veranschlagt. Dieselbe Summe müssten die Städte und Gemeinden beisteuern.

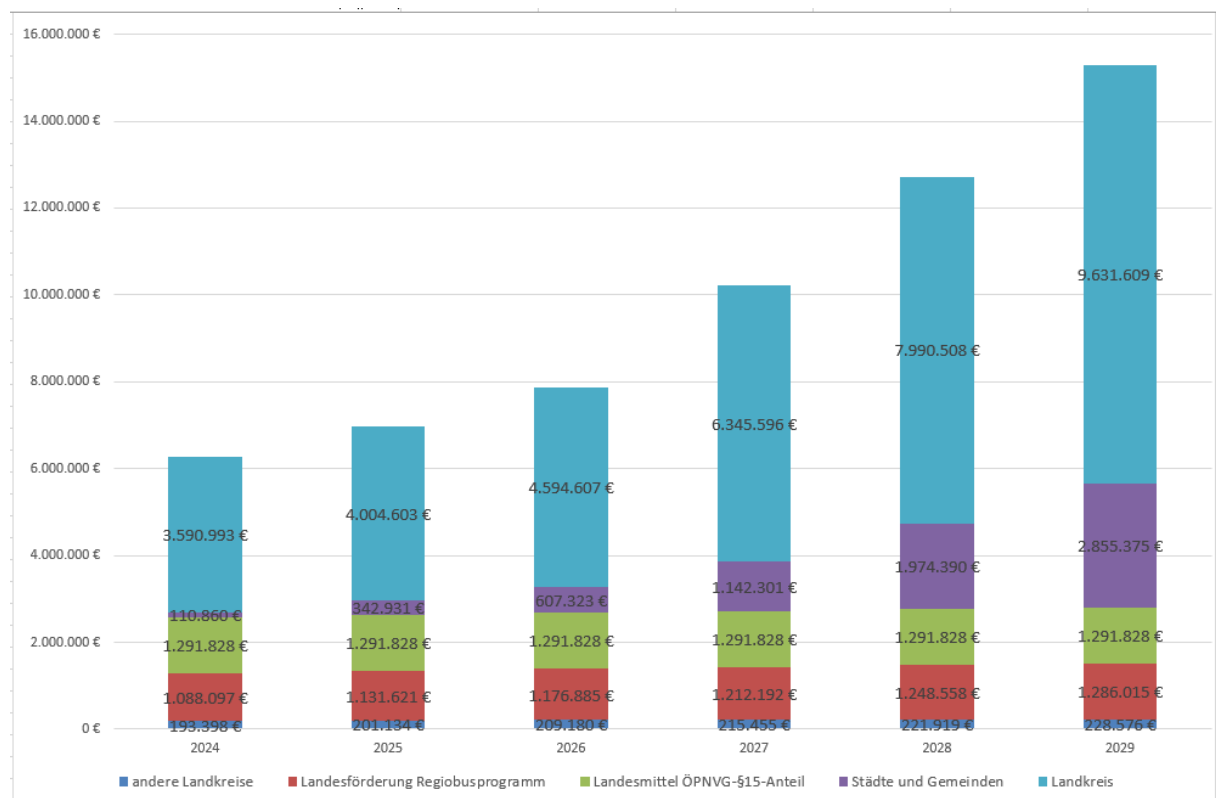
Unterstellt man eine hälftige Finanzierung der On-Demand-Verkehre bzw. des Ausbaus von Linien der Kategorie 3 durch die Kommunen, sind folgende zusätzliche Mittel zur vollständigen Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes notwendig:

Landkreis: 2,37 Mio. EUR + 2,74 Mio. EUR = **5,11 Mio. Euro** (entspricht Stand heute ca. 1,04 Prozentpunkte Kreisumlage)

Kommunen: 2,74 Mio Euro

Ohne eine kommunale Mitfinanzierung würde die Umsetzung der noch offenen Maßnahmen des ÖPNV-Konzeptes den Kreis perspektivisch mit 7,85 Mio. Euro p.a. belasten.

In den künftigen Jahren sind daher für den Erhalt des bisherigen Angebots und die Umsetzung der Ausbaumaßnahmen des ÖPNV-Konzeptes bislang folgende Beträge vorgesehen:



Die Gesamtkosten der ÖPNV-Angebotsverbesserung werden im vollständigen Ausbauzustand in 2029 mit ca. 15,3 Mio. Euro p.a. beziffert. Der Anteil des Landkreises liegt bei ca. 9,6 Mio. Euro jährlich. Dies entspricht Stand heute in etwa 1,97 Prozentpunkten Kreisumlage.

Anlage 1 zu 0165/2023 Umsetzung aller Ausbaumaßnahmen des ÖPNV-Konzept des Landkreises