

**Mitteilungsvorlage**

**0166/2024**

Stabsstelle Nachhaltige Mobilität

Beratungsfolge:

- |                                       |            |               |   |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|
| 1. Ausschuss für Umwelt und Mobilität | 17.09.2024 | Kenntnisnahme | Ö |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|

Dr. Andreas Honikel-Günther / 06.09.2024

---

**gez. Dezernent/in / Datum**

**ÖPNV: Finanzierungseckpunkte für das künftige ÖPNV-Angebot**

**Darstellung des Vorgangs:**

Der Kreistag fasste am 09.07.2024 mit der Vorlage 0113/2024 folgenden Beschluss: „Die Verwaltung wird beauftragt, die aktuelle Nahverkehrskonzeption ohne die Einrichtung von On-Demand-Verkehren und Nachtbuslinien fortzuschreiben und dem Kreistag zur Entscheidung vorzulegen.“

Mit dieser Vorlage erhält der AUM einen Überblick über die Finanzierungseckpunkte für den ÖPNV, die die Grundlage für den Haushaltsentwurf sind. Dabei wird gemäß dem Kreistagsbeschluss vom 09.07.2024 auf Finanzmittel für On-Demand- sowie Nachtbusverkehre verzichtet. Zudem wird vorgeschlagen, wie die Bestandsverkehre ohne Ausbau gesichert weitergeführt werden können.. Damit soll dem AUM ein vollständiger finanzieller Überblick zum ÖPNV ermöglicht werden.

**1. Finanzielle Umsetzung der Ergebnisse der Haushaltsstrukturberatungen im Juli 2024:**

Gemäß des Kreistagsbeschlusses vom 09.07.2024 werden folgende Haushaltsansätze, die bislang im Haushalt enthalten waren gestrichen:

## 1. On-Demand-Verkehre

|                            | 2024     | 2025      | 2026           | 2027           | 2028           | 2029 ff        |
|----------------------------|----------|-----------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Ausgaben                   | 26.415 € | 482.065 € | 1.002.695<br>€ | 2.065.553<br>€ | 3.723.158<br>€ | 5.478.362<br>€ |
| Einnahmen (Gemeindeanteil) | 13.207 € | 241.033 € | 501.348 €      | 1.032.776<br>€ | 1.861.579<br>€ | 2.739.181<br>€ |
| Saldo/Einsparung           | 13.207 € | 241.033 € | 501.348 €      | 1.032.776<br>€ | 1.861.579<br>€ | 2.739.181<br>€ |

## 2. Nachtbusverkehre

|                  | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028     | 2029 ff   |
|------------------|------|------|------|------|----------|-----------|
| Ausgaben         |      |      |      |      | 30.442 € | 572.231 € |
| Saldo/Einsparung |      |      |      |      | 30.442 € | 572.231 € |

Die Umsetzung erfolgt im Wege der Fortschreibung des NVP, deren wesentliche Grundlage das zu weiten Teilen bereits umgesetzte ÖPNV-Konzept (03/21) ist. Dazu gehören auch die Angebotsverbesserungen im mittleren Landkreis sowie auf den Linien 19 und 20, zu denen sich der Kreistag mit Beschluss vom 09.07.2024 nochmals bekannt hat.

## 2. Sicherung bestehender Verkehre

Bislang eigenwirtschaftlich betriebene Buslinien im Landkreis mit einer Genehmigungslaufzeit über 2026 hinaus bedürfen einer finanziellen Absicherung. Durch die neue Einnahmeaufteilung brechen diesen Unternehmen Erlöse weg, die kalkuliert wurden, um das bestehende Fahrplanangebot für die Dauer der Genehmigungslaufzeit finanzieren zu können. Zur Kompensation des Erlösausfalls bleibt den Verkehrsunternehmen nur, die Kosten zu senken was im Grunde nur möglich ist durch Einschränkung des Fahrplanangebots bis hin zur vollständigen Einstellung. Größte Priorität hat die Fortführung der bestehenden Verkehre bis zum Auslaufen der jeweiligen Genehmigung. Daher soll den Verkehrsunternehmen einzelfallbezogen ein öffentlich-rechtlicher Dienstleistungsauftrag über den Ausgleich der Einnahmeverluste angeboten werden. Auch soll damit verhindert werden, dass sowohl einzelne Verkehrsunternehmen in eine finanzielle Schieflage geraten als auch der Landkreis teure Notvergaben finanzieren muss.

Nach Auslaufen der Genehmigungen sollen alle Verkehre nach den Standards des Nahverkehrsplans erbracht und falls notwendig vergeben werden. So kann im ganzen Landkreis dauerhaft ein Angebot auf Grundlage vergleichbarer Standards geschaffen und den Verkehrsunternehmen und dem Landkreis finanziell Planungssicherheit gegeben werden.

Die Verwaltung wird dem Kreistag bis Mitte 2026 ein Konzept vorlegen, wie die Verkehre bis zum Ende der jeweiligen Konzession gesichert fortgeführt werden können und die Aufwendungen hierfür in den Haushalten vorsehen.

Neue Verteilung der Fahrgeldeinnahmen im bodo:

Die Zusage des Landkreises zur Sicherung der bisherigen Erträge bis zum Auslaufen der Konzeption wird notwendig, weil ab 2026 die ÖPNV-Finanzierung grundlegend anders strukturiert werden soll. Kern der Änderung ist ein neues Verfahren zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen im bodo. Dieses neue Einnahmeaufteilungsverfahren muss und wird auch aufgrund gesetzlicher Vorgaben nachfrageorientiert gestaltet sein. Das Fahrgeld soll künftig auf Basis der Fahrgastnachfrage verteilt werden. Bislang wurde das Fahrgeld unabhängig von der Fahrgastnachfrage nach festen Schlüsseln aus dem Jahr der Gründung des bodo-Verkehrsverbundes 2004, d.h. auf der Basis der alten Fahrgeldeinnahmen verteilt. Daher sind starke Veränderungen in der künftigen Verteilung zu erwarten. Seither wurden die Regionalbusverkehre zwar ausgebaut, die Stadtbus- und insbesondere die Zugangebote wurden aber noch stärker ausgebaut. Die Fahrgaststeigerungen im Stadtbus- und Zugverkehr sind größer als die im Regionalverkehr, der zu großen Anteilen früher wie heute überwiegend von Schülern genutzt wird. Daher ist zu erwarten, dass – wie sich in anderen Verbänden auch gezeigt hat – die Stadtbus- und Zugbetreiber Fahrgeldeinnahmen hinzugewinnen und die Betreiber der Regionalbusse Fahrgeldeinnahmen verlieren werden.

Der Verkehrsverbund bodo rechnet damit, dass die Regionalverkehre in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Ravensburg mit der Einführung des neuen Einnahmeaufteilungsverfahrens zum 1.1.2026 jährlich 8,3% (entspricht ca. 1,5 Mio Euro) weniger Fahrgeldeinnahmen als bislang erhalten.

In Verhandlungen mit dem Land, den Landkreisen und den Verkehrsunternehmen im bodo wurde erreicht, dass die neue Einnahmeaufteilung nicht sofort finanziell greift. Es wurde ein Übergangsszenario vereinbart. So können Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sich auf die veränderten Einnahmen einstellen. Das Übergangsszenario sieht vor, dass im Jahr 2026 nach der alten Berechnungsmethodik ausbezahlt und im Jahr 2027 die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen auf die Sparten Regionalbus-, Stadtbus- und Zugverkehr je zur Hälfte anhand der neuen und der alten Berechnungsmethodik erfolgen wird. Somit greift die neue Einnahmeaufteilung im bodo finanziell in 2027 zur Hälfte und ab 2028 voll.

#### Auswirkungen auf den Kreishaushalt:

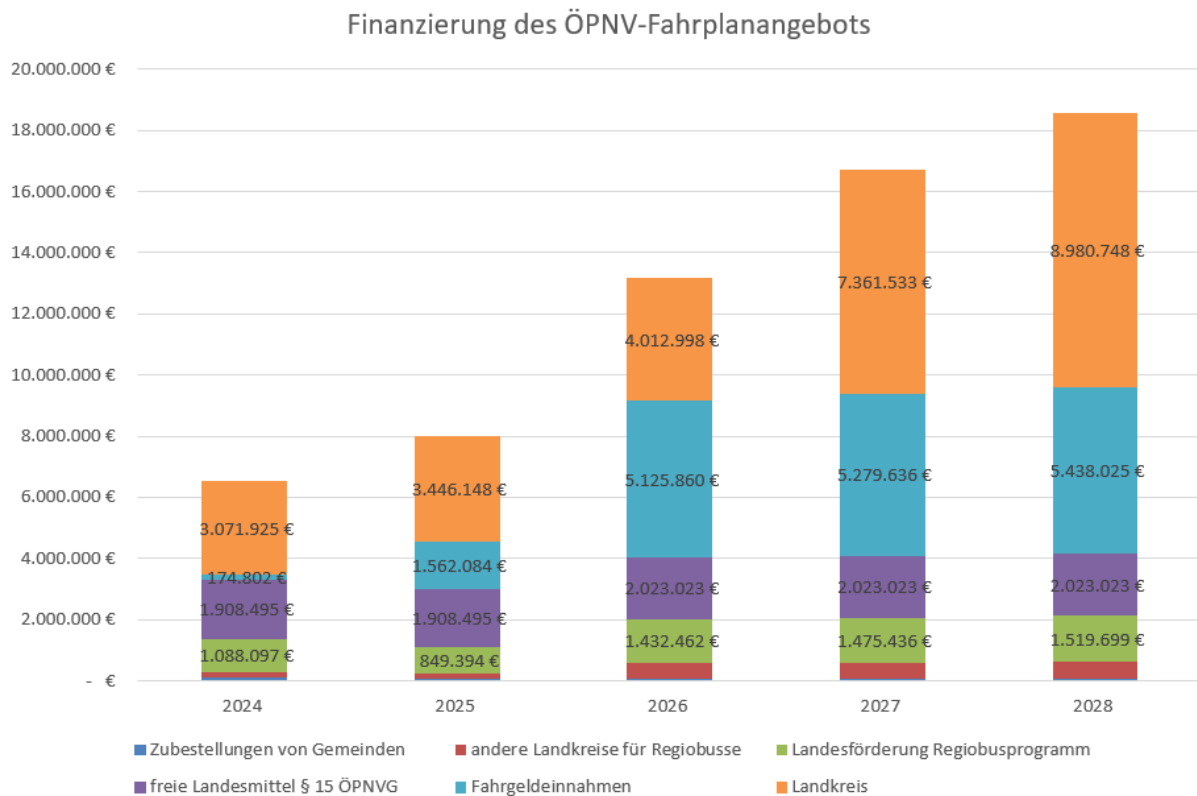
Ab 2027 müssen danach ca. 728.300 Euro und ab 2028 ca. 1,5 Mio Euro aus dem Kreishaushalt aufgebracht werden, um die bisherigen Verkehre fortführen zu können. Diese Summen sollen unter dem Titel „Mittel zur Angebotssicherung“ im Haushalt vorgesehen werden.

### **3. Gesamtaufwendungen des Landkreises für das Fahrplanangebot**

Im Folgenden ist dargestellt, mit welchen Gesamtaufwendungen des Landkreises für das geplante Fahrplanangebot zu rechnen ist. Dabei sind der Kreistagsbeschluss vom 09.07.2024 sowie die Mittel zur Angebotssicherung berücksichtigt.

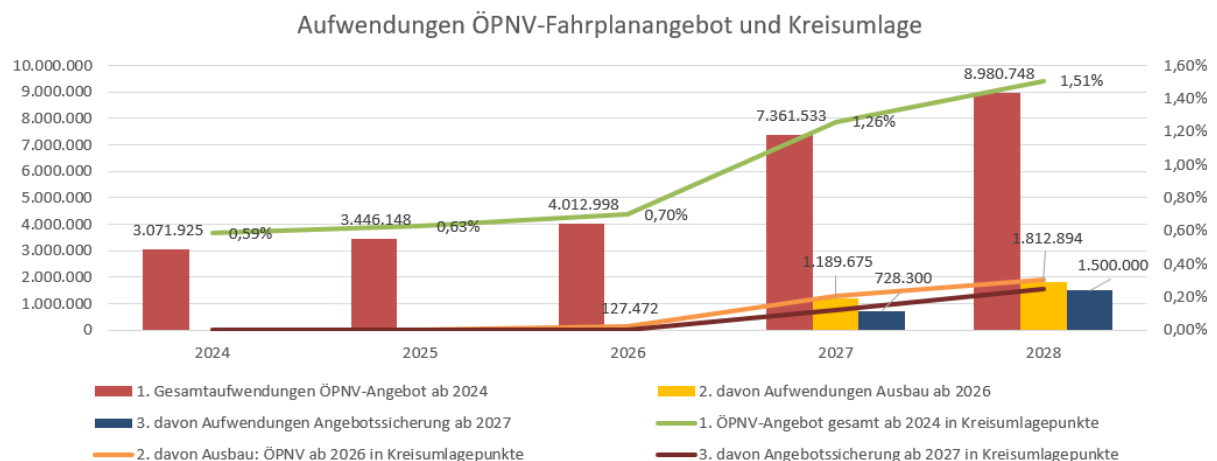
Für das heutige ÖPNV-Angebot wendet der Landkreis 6,53 Mio Euro, davon 3,07 Mio Euro aus Kreismitteln, auf. Die weiteren Finanzierungsbestandteile sind der u.a. Tabelle zu entnehmen. Zur vom Kreistag beschlossenen vollständigen Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes im Linienverkehr (d.h. Angebotsausbau „Mittlerer Landkreis“ + Linie 19 + Linie 20; kein Nachtbus; kein On-Demand) sind zusätzlich in 2027 1,19 Mio. Euro und ab 2028 jährlich 1,81 Mio

Euro aus Kreismitteln notwendig. In Summe stellt sich dies wie folgt dar:



Die Gesamtkosten des ÖPNV-Angebotes werden im vollständigen Ausbauzustand ab 2028 mit 18,57 Mio Euro beziffert. Der Eigenmittelanteil des Landkreises liegt bei 8,98 Mio Euro.

Der Landkreisanteil entwickelt sich in Bezug zur Kreisumlage wie folgt:



Durch das vorschlagende Vorgehen kann das bestehende ÖPNV-Angebot im Landkreis erhalten und durch die Umsetzung der letzten Ausbaumaßnahmen aus dem ÖPNV-Konzept zu einem Verkehrsangebot, das für den gesamten Landkreis ein ausgewogenes Linienverkehrsangebot darstellt, weiterentwickelt werden. Somit wäre das ÖPNV-Konzept dann für die Linien-

verkehre mit Ausnahme der On Demand Verkehre und der Nachtbuslinien vollständig umgesetzt.

#### **4. Schluss/Fazit**

Die Entwicklungen im ÖPNV sind komplex und aus Kreissicht kostenintensiv. Die gesetzlich vorgegebene (und von vielen Verbänden im Land bereits umgesetzte) nachfrageorientierte Einnahmeaufteilung führt zu einer Minderung des Anteils der Regionalbusverkehre an den Fahrgeldeinnahmen und trifft damit die Regionalbusunternehmen, mittelbar aber den Landkreis. Die Verkehrsunternehmen sind perspektivisch immer weniger in der Lage, bei steigenden Kosten und sinkenden Einnahmen ihre (zu einem großen Teil von Schülern genutzten) Verkehre auf eigenwirtschaftlicher Basis zu erbringen. In der Konsequenz wird der Anteil gemeinwirtschaftlicher Verkehre mit dem Kreis als Besteller und Erlösverantwortlichem auch im Landkreis Ravensburg weiter steigen. Gleichzeitig steht der Landkreis zu seiner Verantwortung als Aufgabenträger und erreicht mit der fast vollständigen Umsetzung des ÖPNV-Konzepts auf der Angebotsseite für einen überwiegend ländlich strukturierten Landkreis ein sehr erfreuliches Niveau, das tatsächlich auch eine Steigerung der Nachfrage erwarten lässt.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

**Keine**