

Inhaltsübersicht

1 VORBEMERKUNGEN/ENTWICKLUNG DER ÖPNV-FÖRDERUNG 2

2 NAHVERKEHRSBERICHT 2015 2

2.1 Entwicklung der allgemeinen Rahmenbedingungen 2

2.2 Allgemeine Entwicklung im Landkreis -Kurzfassung- 3

 2.2.1 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo) 3

 2.2.3 Verkehrsplanung / Angebotsverbesserungen 4

 2.2.4 Schienenverkehr 4

2.3 Einzelne Förderbereiche des Landkreises 2015 5

 2.3.1 Schienenverkehr 5

 2.3.2 Bezuschusste Linienverkehrsverbindungen 5

 2.3.3 Tarifsysteem / Kooperationen 6

 2.3.4 Infrastruktur 6

 2.3.5 Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Werbung / Planung / Projekte 6

 2.3.6 Verbundförderung 7

 2.3.7 Schülerbeförderung (nachrichtlich) 7

3 FÖRDERKONZEPT 2016 8

3.1 Allgemeines / Vorbemerkungen 8

3.2 Überblick 2016 8

3.3 Schienenverkehr 10

 3.3.1 Maßnahmen 10

 3.3.2 Erläuterungen 10

3.4 Angebotsverbesserung / Linienförderung 11

 3.4.1 Maßnahmen 11

 3.4.2 Erläuterungen 11

3.5 Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem 12

 3.5.1 Maßnahmen 12

 3.5.2 Erläuterungen 12

3.6 Infrastrukturförderung 13

 3.6.1 Maßnahmen 13

 3.6.2 Erläuterungen 13

3.7 Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungs- und Beratungskosten 14

 3.7.1 Maßnahmen 14

 3.7.2 Erläuterungen 14

3.8 Verbundfinanzierung 14

 3.8.1 Maßnahmen 14

 3.8.2 Erläuterungen 15

3.9 Schülerbeförderung 16

 3.9.1 Voraussichtliches Defizit 16

 3.9.2 Erläuterungen 16

3.10 Zusammenfassung / Vergleich mit den Vorjahren 16

4 ZIELPLANUNG FÜR DIE UMSETZUNG DES NAHVERKEHRSPANS .. 19

4.1 Vorbemerkungen 19

4.2 Zielplanung 20

4.3 ÖPNV / SPNV Pressespiegel (Artikel) - ab 12/2014 - 22

4.4 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (Daten/Fakten 2014) 53

Abkürzungsverzeichnis:

BOB: Bodensee-Oberschwaben-Bahn; **DB AG:** Deutsche Bahn; **DING:** Donau-Ille-Nahverkehrsgesellschaft; **EFA-DIVA:** Elektronische Fahrplanauskunft; **NVPL:** Nahverkehrsplan; **GVFG:** Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; **ÖPNV:** Öffentlicher Personennahverkehr; **PBefG:** Personenbeförderungsgesetz; **RAB:** ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee-GmbH; **RE:** Regionalexpress; **RB:** Regionalbahn; **RBO:** Regionalbus Oberschwaben; **SPNV:** Schienenpersonennahverkehr; **VU:** Verkehrsunternehmen

1 Vorbemerkungen/Entwicklung der ÖPNV-Förderung

Der Landkreis Ravensburg hat bereits seit Ende der 70er Jahre auf freiwilliger Basis eine Planungs- und Förderfunktion für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) übernommen. 1983 kam eine finanzielle Förderung des Landes in Höhe von damals rd. 0,5 Mio. DM hinzu, die dann auch zu einem finanziellen Engagement des Landkreises führte. Seit dieser Zeit werden jährliche Förderkonzepte aufgestellt und umgesetzt. Leitlinie war die Realisierung von aufeinander abgestimmten Maßnahmen, wobei der Landkreis auch bei vielen modellhaften Entwicklungen die Nase mit vorne hatte (Bürgerbus Schlier, Disco-Bus, Umwelt-Abo, Fahrrad in Bus + Zug, Bodensee-Oberschwaben-Bahn etc.). Mit dem 1995 beschlossenen ÖPNV-Gesetz für Baden-Württemberg wurde der Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV bestimmt. Verpflichtender Teil dieses Gesetzes ist die Aufstellung eines auf zunächst 5 Jahre angelegten Nahverkehrsplans, der vom Kreistag erstmals am 08.10.98 einstimmig verabschiedet wurde. Dieser Plan ist die Grundlage des vielfältigen Engagements des Landkreises. Am 11.12.2003 wurde nach einer vorangegangenen Überprüfung des Umsetzungsstandes und den bisherigen Zielsetzungen vom Kreistag beschlossen, dass der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1998 bis auf weiteres fortgelten soll. 2008 wurde mit der Fortschreibung begonnen. Der neue Nahverkehrsplan wurde dann am 24.03.2011 vom Kreistag verabschiedet. Die Umsetzung mit finanziellen Auswirkungen findet in Form jährlicher Förderkonzepte statt.

Die Darstellung dieses Förderkonzepts, einschließlich der Rückschau auf das abgelaufene Jahr und die Erläuterungen sind so angelegt, dass auch Lesern mit geringen Kenntnissen über die bisherige ÖPNV-Entwicklung im Landkreis ohne Zuhilfenahme früherer Konzepte ausreichende Informationen vermittelt werden. Lediglich das spezielle Förderkonzept für das jeweils folgende Jahr (Ziff. 3) ist als Maßnahme mit finanziellen Auswirkungen für den Landkreis Beschlussgrundlage für den Verwaltungsausschuss.

2 Nahverkehrsbericht 2015

2.1 Entwicklung der allgemeinen Rahmenbedingungen

Der öffentliche Nahverkehr befindet sich in einer Phase des tiefgehenden Wandels, die hauptsächlich durch demografische Entwicklungen und veränderte finanzielle Rahmenbedingungen geprägt ist. Nach wie vor sind aber auch die rechtlichen Vorgaben, wie z. B. die seit Dezember 2009 direkt gültige EU-Verordnung Nr. 1370/2007 und die zum 01. Januar 2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), wichtige Einflussfaktoren. Wesentliche Regelungen im neuen Personenbeförderungsgesetz sind der fortgeschriebene Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die Stärkung der Aufgabenträgerbefugnisse, die Liberalisierung des Busfernverkehrs und neue Vorgaben zur Barrierefreiheit.

Nachdem die ÖPNV-Finanzierungsreform mit voraussichtlich sehr komplexen Auswirkungen für die Landkreise und Verkehrsunternehmen vom Land im Juli 2014 bis auf weiteres verschoben worden war, gab es im laufenden Jahr zu diesem Thema keine neuen Entwicklungen. Allerdings brachte das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur einige Wettbewerbe und Förderprogramme auf den Weg, wie z. B. das Förderprogramm „Regiobuslinien“ oder das Sonderprogramm „Barrierefreiheit“ zum Umbau bestehender Bushaltestellen für den niveaugleichen Einstieg in niederflurige Busse. Soweit die Zuständigkeit des Landkreises als Aufgabenträger gegeben ist, werden die Fördermöglichkeiten und deren Umsetzbarkeit eingehend geprüft.

Auch der Busfernverkehr hat sich weiterentwickelt. Durch unseren Raum führen bereits einige Fernbuslinien und es gibt Planungen für weitere Haltestellen im Landkreis Ravensburg. Die Fahrpreise der Fernbusse sind i. d. R. wesentlich günstiger als vergleichbare Zugtickets und auch die Fahrzeiten sind durch die wenigen Halte oft kürzer.

2.2 Allgemeine Entwicklung im Landkreis -Kurzfassung-

Nachfolgend werden die planerischen und finanziellen Aktivitäten des Landkreises und auch anderer Institutionen, sowie die Wirkungen bestehender Maßnahmen / Projekte kurz beschrieben. Eine konkrete Darstellung der finanziellen Fördermaßnahmen des Landkreises erfolgt unter Ziffer 2.3. Presseauschnitte zum Thema ÖPNV/SPNV 2015 sind im Anhang enthalten.

2.2.1 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo)

Der Verbund hat sich auch in seinem 11. Bestandsjahr als erfolgreiches Projekt erwiesen, allerdings entwickeln sich die Fahrgastzahlen auch in diesem Jahr insgesamt eher rückläufig. Verlässliche Entwicklungszahlen liegen bisher nur für das Jahr 2014 vor. Es wurden 34,8 Mio. Fahrgäste befördert, was einem Rückgang von 1,2 % entspricht. Der Gelegenheitsverkehr (Einzelfahrscheine, Tageskarten) verzeichnete ein Minus von 1,3 % und auch beim Schülerverkehr setzt sich der rückläufige Trend mit -3,2 % fort. Nur im Berufsverkehr war noch ein leichtes Wachstum von +0,4 % zu erzielen. Die Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahr um +2,1 % angestiegen, sind jedoch über 1 Prozentpunkt unter der Tarifierungsrate 2014 (3,5 %) geblieben. Im Einnahmemix hat der Schülerverkehr mit 44,3 % nach wie vor den höchsten Anteil, gefolgt vom Gelegenheitsverkehr mit 30,8 % und dem Berufsverkehr mit 24,9 %.

Die Entwicklung hat sich im ersten Halbjahr 2015 leicht verbessert. Die beförderten Personen sind im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 um 0,6 % zurückgegangen. Die Einnahmen liegen mit + 2,95 % unter der Tarifierungsrate von + 3,5 %. Als Nutzersegment hat der Berufsverkehr immer noch die stärksten Zuwächse (+ 1,6 %). Neben dem Schülerverkehr (- 1,0 %) haben sich auch die Einzelfahrscheine mit + 0,9 % leicht erholt.

Einer der Arbeitsschwerpunkte des Verbundes war auch 2015 die verbundübergreifende Zusammenarbeit. Laufende Projekte sind die tarifliche Kooperation mit dem Verkehrsverbund Hegau-Bodensee (VHB) -Teilprojekt Städteschnellbus/Schiffsverbindungen- und die Integration des Landkreises Lindau in den Verbund. Im Zuge der Erweiterungsplanung Richtung Lindau standen in diesem Jahr hauptsächlich die Entwicklung des Tarifmodells und grundlegende Abstimmungsfragen über die Integrationseckpunkte wie z. B. die Beteiligungs- und Verteilungsquoten im Mittelpunkt.

Die in Abstimmung mit der Stadt Memmingen in Auftrag gegebene Untersuchung zur Integration von Bus / Bahnstrecken nach/von Memmingen in den bodo-Verbund läuft. Die Erhebungen werden voraussichtlich Ende November abgeschlossen sein.

Das seit einiger Zeit vom Verbund verfolgte Projekt der Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM), für das auch eine Landesförderung zugesagt ist, hat sich aus verschiedenen Gründen mehrfach verzögert. Vorgesehen ist ein e-Ticketingsystem, das für Gelegenheitskunden ein „Check-in, Check-out“ Verfahren (CiCo), für Zeitkarten/Abonnements eine elektronische Kontrolle durch entsprechende Terminals beinhaltet. Die neue elektronische Karte soll auch die Funktion einer Gästekarte übernehmen, mit der Übernachtungsgäste den ÖPNV im bodo-Gebiet kostenlos in Anspruch nehmen können. Das insgesamt sehr komplexe Projekt ist in dieser Form landesweit einmalig. Die Ausschreibung ist im August/September erfolgt. Das Vorhaben mit einem Volumen von rd. 5,2 Mi. Euro muss bis Ende 2016 abgeschlossen sein. Als Anteil des Landkreises Ravensburg am Gesamtprojekt sind bisher 790.000 € eingeplant. Nicht in Anspruch genommene Raten der Vorjahre wurden übertragen.

Als einzige Neuerung im Tarifbereich wurde ab 01.01.2015 das Sofort-Abo eingeführt. Kurz-Entschlossene erhalten eine Monatskarte zum Abopreis, wenn sie gleichzeitig ein reguläres Abonnement verbindlich bestellen. Dieses beginnt dann im Folgemonat.

Wie bereits in den Vorjahren wurden bewährte Werbemaßnahmen (z. B. Kundeninfo „Mobil im Ländle“, Plakataktionen) sowie Messeauftritte und sonstige Präsentationen fortgesetzt. Auch die handlichen Streckenfahrpläne für die Buslinien im bodo-Gebiet kommen bei den Fahrgästen nach wie vor gut an. Als wichtige Veranstaltung des ÖPNV hat sich inzwischen der „bodo-Erlebnistag“ etabliert, der in der Regel im Mai stattfindet. Weitere Details zur Verbundentwicklung sind aus dem Verbundbericht 2014 (Anhang) zu entnehmen.

2.2.3 Verkehrsplanung / Angebotsverbesserungen

Der Schienenfahrplan für die Strecken im Landkreis Ravensburg wurde für das Jahr 2015 nur unwesentlich angepasst und hat sich daher auch kaum auf die Busfahrpläne ausgewirkt. Im Rahmen der Verkehrsplanung zur Umsetzung des Nahverkehrsplans wurden einzelne Buslinien komplett neu überplant mit deutlich veränderten Streckenführungen und besseren Taktfahrzeiten. So z. B. die Buslinie 7573, die zwischen Ravensburg und Herbertingen pendelt. Mit der neuen Haltestelle „Baienfurt, Niederbiegen Bahnhof“ verkehrt diese RAB-Linie nun auf verändertem Fahrweg und ermöglicht u. a. Anschlüsse in Niederbiegen auf die BOB, sowie in Ravensburg auf die IRE-Züge in Richtung Ulm und Friedrichshafen. Andere Linien wie z. B. die Linie 31 Ravensburg-Bergatreute-Altann wurden erweitert und vertaktet. Schwerpunkt von noch laufenden Planungen ist ein verändertes Verkehrskonzept für den Stadtbus Ravensburg-Weingarten durch die RAB. Hier soll das Gesamtsystem transparenter und zuverlässiger werden, durch wirtschaftliche Zwänge sind aber auch Einschränkungen bei den Taktfolgen zu erwarten. Da für den aktuellen Nahverkehrsplan zunächst nur eine Teilfortschreibung ab 2016 vorgesehen ist (siehe Ziff. 3.2), sollen mit 3 Modellplanungen im Verbundgebiet für eine spätere Gesamtfortschreibung des Plans Erkenntnisse gesammelt werden. Start der geplanten Arbeiten in diesen Modellräumen ist noch in diesem Jahr.

2.2.4 Schienenverkehr

Der Jahresfahrplan des Schienenverkehrs beinhaltete für 2015 nur geringfügige Anpassungen zur Herstellung neuer Anschlüsse. Die **Sonderfahrten** auf Güterverkehrsstrecken bzw. stillgelegten Streckenabschnitten sind seit 2012 durch Zusatzfahrten des Radexpress Oberschwaben erweitert worden. Der Radexpress verkehrte an allen Sonn- und Feiertagen zwischen Mai und Oktober. Abwechselnd wurden von Aulendorf aus die Bahnstrecken nach Bad Wurzach und nach Pfullendorf mit kostenloser Fahrradmitnahmemöglichkeit befahren. Zusätzlich wurden anlassbezogene Sonderfahrten durchgeführt. Für Kurgäste sind die Fahrten kostenlos, soweit sich die jeweiligen Orte finanziell beteiligen.

Für die **Elektrifizierung der Südbahn** hatte der Interessenverband Südbahn, dem auch der Landkreis Ravensburg angehört, die ersten zwei Planungsphasen mit Kosten von rd. 1,4 Mio. Euro vorfinanziert. Für weitere anteilige Planungskosten, die nach Fertigstellung der Elektrifizierung dem Land vom Bund ggf. nicht erstattet werden, wurde nach Abstimmung in den zuständigen Gremien eine Übernahmeerklärung der Interessengemeinschaft abgegeben, die den Landkreis zu einem späteren Zeitpunkt nochmals mit bis zu rd. 380.500 € belasten würde. Nach wie vor ist für den Baubeginn der Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Land notwendig. Ziel des Interessenverbandes ist es, dass die fünf Planfeststellungsverfahren möglichst bis Ende Oktober 2015 abgeschlossen sind und die Finanzierungsvereinbarung noch in diesem Jahr unterzeichnet wird.

Die Entwicklung der **Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)**, ist immer noch anhaltend gut. Die Fahrgastzählungen brachten Ergebnisse, die regelmäßig im Bereich von ca. 5.100 Fahrgästen pro Tag lagen. Die Fahrzeugqualität steht in hohem Ansehen bei den Fahrgästen. Leider ist die bisher hervorragende Pünktlichkeitsquote durch Einflüsse, die nicht durch die BOB zu vertreten waren (z. B. Baumaßnahmen und Verspätungen im IRE-Verkehr) etwas zurückgegangen. Im Hinblick auf die anstehende landesweite Ausschreibung von Verkehrsleistungen ist inzwischen absehbar, dass die Fahrleistung der BOB aus der Ausschreibung herausgelöst wird und der Weiterbetrieb zunächst bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung der Südbahn gesichert sein dürfte. Auch konnte der Finanzierungsvertrag für den Nordteil Ravensburg-Aulendorf mit den Anliegerkommunen und dem Landkreis verlängert werden.

Der Landkreis engagiert sich auch um den **Erhalt der Schienenverkehrsinfrastruktur**. Die Güterverkehrsstrecke Rossberg-Bad Wurzach, deren Erhalt seit 2004 auch unter finanzieller Beteiligung des Landkreises Ravensburg gesichert wurde, wird seit 2009 regelmäßig mit Sonderfahrten im Personenverkehr befahren. Die für 10 Jahre vereinbarte Beteiligung ist mit dem Jahr 2014 ausgelaufen. Eine Verlängerung ist vorgesehen.

Bei der Strecke Altshausen-Pfullendorf ist der Landkreis seit 2006 Mitglied einer Interessengemeinschaft, die inzwischen erreicht hat, dass die Strecke seit Ende Juli 2009 wieder als „öffentliche Infrastruktur“ eingestuft ist. Seit 2009 werden anlassbezogene Sonderzugfahrten durchgeführt und auch auf dieser Strecke fährt der Radexpress Oberschwaben inzwischen regelmäßig an Sonn- und Feiertagen in den Sommermonaten. Die Strecke konnte im Mai 2015 von den drei Kommunen Pfullendorf, Ostrach und Altshausen

gekauft werden. Der Bestand der Interessengemeinschaft und deren finanzielle Unterstützung sind auch weiterhin erforderlich.

2.3 Einzelne Förderbereiche des Landkreises 2015

2.3.1 Schienenverkehr

Der im Zuschussgebervertrag für die Norderweiterung (Ravensburg-Aulendorf) der **Bodensee-Oberschwaben-Bahn** vorgesehene Anteil des Landkreises von 20 % beträgt 2015 rd. 40.100 €. Der Zuschussgebervertrag wurde mit ab 2011 wesentlich günstigeren Konditionen für alle Vertragspartner bis 2016 verlängert. Bis einschließlich 2010 lag der Anteil des Landkreises bei rd. 80.000 €.

Für das laufende Geschäftsjahr 2014/2015 hat sich entgegen ursprünglicher Annahmen eines Fehlbertrags ein Gewinn von 18 TEUR ergeben.

Monat	Personen (Stichtagszählung)
September 2013	5.042
November 2013	5.153
März 2014	5.129
Juni 2014	5.090
September 2014	5.051
November 2014	5.183
März 2015	5.152
Juni 2015	5.123

Für den Erhalt der **Schieneinfrastruktur** (Altshausen-Pfullendorf) werden, einschließlich Marketingmaßnahmen für Sonderaktionen (z. B. Radexpress Oberschwaben), voraussichtlich ca. 15.500 € aufgewendet. Der Zuschussbetrag für die Strecke Rossberg-Bad Wurzach (11.400 €) ist nach der bisherigen Vereinbarung im Jahr 2014 letztmals fällig geworden und wurde 2015 ausbezahlt.

2.3.2 Bezuschusste Linienverkehrsverbindungen

Im laufenden Jahr sind anteilige Kosten für die Neukonzeptionen der Stadtverkehre in Leutkirch und Bad Waldsee in Höhe von insgesamt rd. 26.000 € angefallen.

2.3.3 Tarifsystem / Kooperationen

Die Tarifgestaltung ist mit dem Betriebsbeginn des Verkehrsverbundes auf diesen übergegangen. Der Landkreis finanziert aber weiterhin **tarifliche Angebote**, die den Verbundtarif vergünstigen.

Die Entwicklung der bezuschussten Abos ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Umwelt-Abo (Regional) Bestand Stichtag 1. Juli	1495	1665	1973	1946	2141	2090	2075	1886	1792	2145	2220

Schwerpunkt der Bezuschussung sind die Abos innerhalb des Verkehrsverbundes bodo. Als Übergangslösung wurden ab Verbundgründung im Jahr 2004 auch Abos für verbundgrenzenüberschreitende Verkehre zusätzlich bezuschusst (2011 ca. 200 Abos). Diese Förderung ist seit Januar 2012 eingestellt. Die meisten Abonnenten sind damals auf Abo-Angebote der DB AG umgestiegen. Inzwischen ist die Anzahl der bezuschussten Abos, aber auch die Gesamtzahl durch neue attraktive Abo-Formen wieder angestiegen.

Die Preisbildungs- und Abrechnungsmodalitäten sind unter Punkt 3.5.2 dargestellt.

Auch 2015 wurde die **kostenlose Beförderung von Fahrrädern** auf einzelnen Schienen- und Busstrecken fortgesetzt. Nach einer kurzzeitigen Übernahme der Kosten durch das Land (2003 – 2004) hatte der Landkreis diese schon seit den 80-er Jahren bestehende finanzielle Förderung wieder aufgenommen. Das durch verbundübergreifende Maßnahmen bis Bad Saulgau erweiterte Tarifgebiet hatte auch eine Ausweitung der kostenlosen Fahrradmitnahme bis Bad Saulgau zur Folge. Im Busbereich gibt es auf 3 Buslinien die Möglichkeit bei einzelnen Kursen an Wochenenden Fahrräder kostenlos mitzunehmen. Der finanzielle Ausgleichsbetrag ist an die Tarifierpassungsraten des Verbundes gekoppelt (2015 ca. 5.790 €).

2.3.4 Infrastruktur

Es wurden Zuschüsse für weitere 10 Wartehäuschen beantragt (2 Horgenzell, 4 Kißlegg, 3 Vogt, 1 Waldburg).

ÖPNV-Infrastruktur-Förderung 1983-2015 Übersicht über bewilligte Maßnahmen (Stand: 15.07.2015)	
Fahrscheinautomaten	2
Fahrradabstellanlagen	16
Buswartehäuschen	384
Bushaltebuchten	18
Buswendeplatten/-schleifen	8
Schulwegsicherungsmaßnahmen	13
Ampelvorrangschaltungen	1

Im Rahmen der Einführung des Tarif- und Verkehrsverbundes bodo 2004 wurden zusätzlich Fahrscheindrucker für alle Linienomnibusse, Fahrscheinautomaten an allen Bahnhöfen/-haltepunkten und die Haltestellenbeschilderung an sämtlichen Bushaltestellen verbundweit gefördert.

2.3.5 Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Werbung / Planung / Projekte

Die vielfältigen Veröffentlichungen des Landkreises Ravensburg sind seit Gründung des Verbundes durch entsprechende Maßnahmen ersetzt worden. Bis 2010 wurden gemeinsam mit den Städten Bad Waldsee, Aulendorf und Leutkirch/Kißlegg noch Anteilskosten an den Fahrplänen „Städteverbindungsbrochüren“ übernommen. Da die DBAG als Herausgeber die Hefte kostenpflichtig gemacht hatte und die Nachfrage spürbar zurückging, wurde die Herausgabe dieser zusätzlichen Fahrpläne eingestellt. Sonderaktionen des Verkehrsverbundes wie der Radexpress Oberschwaben oder der Bodo-Erlebnistag werden mit Zuschüssen zu den Marketingkosten unterstützt. Anteilige Kosten sind 2015 für Informationsveranstaltungen zur

Gästekarte, sowie für Planungen / Gutachten zum EFM-Projekt sowie zur Kooperation mit der Stadt Memmingen angefallen. Andere (Planungs-) Projekte haben sich ins Folgejahr verschoben.

2.3.6 Verbundförderung

Der notwendige Ausgleichsbetrag für die entstandenen Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste liegt gleichbleibend bei insgesamt rd. 2,56 Mio. € pro Jahr. Zur Abdeckung dieser verbundbedingten Belastungen gibt es einen Vertrag mit dem Land Baden-Württemberg, der in der aktuellen Fassung eine prozentuale Abtreppung der ursprünglichen 50 %igen Förderung, sowie eine Leistungskomponente vorsieht. Den Rest teilen sich die beiden Landkreise. Der Anteil des Landkreises Ravensburg beträgt davon rd. 50,5 %. Einschließlich der seit 2008 hinzugekommenen Ausgleichsleistungen für Kooperationsmaßnahmen mit den Nachbarverbänden naldo und DING, den anteiligen Kosten für die Verbundorganisation und der Gegenrechnung von Entlastungsfaktoren entsteht 2015 insgesamt ein voraussichtlicher Ausgleichsbedarf von 460.000 €.

Die im Finanzhaushalt aus den Vorjahren übertragenen Raten für die verbundbedingte Infrastruktur (Projekt EFM) in Höhe von 280.000 € und der Ansatz 2015 von 150.000 € für die veranschlagten Anteilskosten (430.000 €) werden voraussichtlich auch in diesem Jahr nicht abgerufen, da sich das Vorhaben verzögert hat. Für anteilige Planungs-/Untersuchungskosten (Ziffer 2.3.5) des EFM-Projektes, einschließlich der Verknüpfung mit der Gästekarte, fallen voraussichtlich ca. 15.000 € an.

2.3.7 Schülerbeförderung (nachrichtlich)

Da direkte und indirekte Verflechtungen zwischen dem ÖPNV und der Schülerbeförderung bestehen und die Kürzungen des Landes bei den Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderungskostenerstattung seit 1997 ein erhebliches, vom Landkreis abzudeckendes Defizit hervorgerufen haben, wird auch dieser Themenbereich im Rahmen dieses Förderkonzeptes kurz dargestellt.

Das abzudeckende Defizit wächst kontinuierlich an. Gegenüber der Ausgangssituation 1997 ist mehr als eine Verdoppelung eingetreten. Ohne die Wirkung des Verkehrsverbundes mit seinen, gegenüber den früheren Haustarifen z. T. abgesenkten Preisen, läge das Defizit inzwischen schon wesentlich höher. Nach den Ansätzen im Haushaltsplan verursacht die Erstattung der Schülerbeförderungskosten im Jahr 2015 rd. 16,54 Mio. Euro an Aufwendungen. Für den Landkreis ist ein Defizit in Höhe von rd. 1,75 Mio. Euro in den Haushalt 2015 eingeplant.

3 Förderkonzept 2016

3.1 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, 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**
- **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
- **Angebotsverbesserungen / Linienförderung**
 - Verbesserungsplanungen (Koordination)
 - Mitfinanzierung von Zusatzangeboten / Neukonzeptionen
- **Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem**
 - Mitfinanzierung von Sondertarifen
 - Finanzierung von Fahrpreisvergünstigungen, die über das Verbundangebot hinausgehen (z. B. Abo)
- **Infrastrukturförderung**
 - insbesondere Wartehäuschen
- **Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungskosten**
 - nur noch spezielle kreisbezogene Maßnahmen, Sonderaktionen/-projekte und (anteilige) Planungsvorhaben, Erhebungen, Untersuchungen.
- **Verbund**
 - Verbundfinanzierung
 - Mitarbeit in Gremien und Arbeitskreisen
 - Mitarbeit bei der (Weiter-)Entwicklung von Maßnahmen einschl. verbundübergreifende Zusammenarbeit und Verbunderweiterungen
 - Mitfinanzierung verbundbedingter Infrastruktur (einschließlich Weiterentwicklung)

3.2 Überblick 2016

In den letzten fünfzehn Jahren ist durch eine Umsetzung des jeweils gültigen Nahverkehrsplans, insbesondere aber auch durch die Gründung des Verkehrsverbundes bodo, sowie die Bemühungen des Landes um den Schienenverkehr 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 oder durch zeitlich versetzt wirkende Entlastungsfaktoren beim Verkehrsverbund bodo bis einschließlich 2012 etwas reduziert und steigen seither wieder kontinuierlich an (siehe S. 17).

Auf den ÖPNV kommen in den nächsten Jahren, u. a. durch die demografische Entwicklung, gewaltige Umwälzungen zu. Aber auch durch die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen (EU VO 1370; neu-

es Personenbeförderungsrecht) und eine geplante Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung des Landes, werden für den Landkreis als Aufgabenträger neue finanzielle, personelle und organisatorische Herausforderungen in erheblichem Umfang entstehen. Zudem wird die Erlössituation der Unternehmen schwieriger und auch auf der Kostenseite gibt es z. T. größere Steigerungen. 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 Barrierefreiheit

Das Ziel, das öffentliche Verkehrsangebot zu erhalten und nach Möglichkeit bedarfsgerecht zu verbessern wird in Zukunft immer schwieriger zu erreichen sein. U.a. durch die Verschiebung der ÖPNV-Finanzierungsreform haben die veränderten Rahmenbedingungen allerdings auch in diesem Jahr noch keine signifikanten finanziellen Auswirkungen für den Landkreis.

Grundlage für die Entwicklung des ÖPNV ist der Nahverkehrsplan. Dieser ist ein Rahmenplan mit einem breiten Spektrum an Zielen und Vorgaben und kein konkreter Maßnahmenkatalog. Der Plan enthält keine Priorisierung von Vorhaben und Projekten. Die Umsetzung betrifft hauptsächlich die Verkehrsunternehmen. Nicht alle in Betracht kommenden Maßnahmen haben einen Finanzierungsbedarf durch Dritte. Die durch den Landkreis geförderten Maßnahmen sind auch weiterhin Bestandteil der jährlichen ÖPNV-Förderkonzepte. Ab Seite 23 ist die Umsetzung des Nahverkehrsplans als Zielplanung dargestellt.

Der bisherige, im Jahr 2011 vom Kreistag beschlossene Nahverkehrsplan ist zunächst auf einen Zeitraum von 5 Jahren angelegt. Da über die künftige Finanzierung des ÖPNV und deren Auswirkungen noch viele Unsicherheiten bestehen und die Inhalte / Zielsetzungen weitgehend aktuell sind und weitere Gültigkeit haben können, ist eine komplette Fortschreibung/Neufassung derzeit nicht zielführend. Allerdings ist, Abstimmung mit dem Bodenseekreis, eine Teilfortschreibung des NVP zum Thema „Barrierefreiheit“ angezeigt, da das novellierte PBefG neue Vorgaben zur Barrierefreiheit (Umsetzung bis zum Jahr 2022) enthält und der bisherige NVP hierzu nur allgemeine Ausführungen beinhaltet.

Um vor dem Hintergrund der späteren Gesamtfortschreibung des NVP eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in den beiden Verbundlandkreisen vorzubereiten, ist vorgesehen, zusammen mit dem Verbund, den Verkehrsunternehmen und ggf. externer Planungsunterstützung für insgesamt 3 Modellräume, davon einer im Gebiet der Kreisgrenze, umfassende planerische Konzeptionen zu erarbeiten. Diese sollen durch spezifische Ansätze (u. a. flexible Bedienungsformen) den sich verändernden Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht werden und Erkenntnisse für ein nachhaltiges und nachfragesteigerndes ÖPNV-Angebot bringen. Im Jahr 2016 werden hierfür voraussichtlich nur Planungskosten und Personalkostenanteile anfallen.

Schwerpunktaufgabe bleibt auch im Jahr 2016 die weitere Entwicklung des Verkehrsverbundes einschließlich der technischen Infrastruktur. Die im Verbund anstehenden Aufgaben, mit deren Umsetzung schon begonnen wurde, sind u. a. im Nahverkehrsbericht ab Seite 3 beschrieben (verbundübergreifende Kooperationen, elektronisches Fahrgeldmanagement, Gästekarte etc.). Finanzieller Schwerpunkt in diesem Jahr ist das Projekt „Elektronisches Fahrgeldmanagement“, das nach einer zeitlichen Verzögerung, sowie der Einbeziehung der Anforderungen für eine Gästekarte inzwischen auf einem anderen technischen Standard aufsetzt, und dessen Ausschreibung durch die komplexen Anforderungen erst im September 2015 abgeschlossen werden konnte. Das Vorhaben muss, auch aus fördertechnischen Gründen, bis Ende des Jahres 2016 abgeschlossen werden.

Im Rahmen eines mehrjährig angelegten neuen Förderprogramms des Landes für die Einrichtung von Regiobuslinien werden für die im Vorschlag für ein förderfähiges Netz enthaltene Buslinie Wangen-Ravensburg die Umsetzungsvoraussetzungen und möglichen Folgen noch abschließend geprüft und nach entsprechender Gremienberatung wird über eine Antragstellung zu entscheiden sein.

Völlig neue Förderaufgaben des Landkreises sind für 2016 noch nicht vorgesehen. Die nachfolgend dargestellten Fördermaßnahmen werden fortgesetzt und weiterentwickelt. Wie bereits in den Vorjahren sind die bei den einzelnen Förderbereichen genannten Beträge gegenseitig deckungsfähig, um bei veränderten Rahmenbedingungen auf die 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, einschl. der Ansätze für die Infrastruktur im Finanzhaushalt, hat sich gegenüber dem Vorjahr erhöht.

3.3 Schienenverkehr

3.3.1 Maßnahmen

a) Beteiligung an der „Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH“ (BOB)	--
b) Bestellte Leistungen Norderweiterung BOB (Linienförderung)	40.400,-- €
c) Elektrifizierung Südbahn	--
d) Erhalt der Schieneninfrastruktur (Altshausen-Pfullendorf; Rossberg-Bad Wurzach)	11.200,-- €
Summe	51.600,-- €

3.3.2 Erläuterungen

Zu a) + b) Bodensee-Oberschwaben-Bahn

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 €.

Nach der Vorausschau kann im Geschäftsjahr 2015/16 voraussichtlich ein positives Ergebnis erwartet werden, dessen Höhe noch nicht abgeschätzt werden kann.

Die Verkehrsleistung auf dem Teilstück Ravensburg-Aulendorf wird über vertragliche Vereinbarungen kommunal mitfinanziert. Die fortgeschriebene Ausgleichsleistung beträgt rund 203.000 € (Prognose 2016). Der Landkreis trägt hiervon 20 %. Aufgrund der positiven Finanzierungsentwicklung wurden die Verträge mit Wirkung ab 2011 modifiziert und bis einschließlich 2016 verlängert. Die Aufwendungen für die Vertragspartner haben sich dadurch fast halbiert. Eine über 2016 hinausgehende Verlängerung zu den bisherigen Konditionen ist inzwischen von allen Vertragspartnern beschlossen worden.

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 geht das Land in Vorleistung. 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 Planungskosten zu beteiligen, die das Land ggf. nicht zurückerhält. Dies könnte frühestens 2020 der Fall sein. Konkrete Vereinbarungen wurden noch nicht abgeschlossen.

Über den an den Interessenverband herangetragenen Wunsch des Landes auf die Rückzahlung der bereits finanzierten Planungsleistungen zu verzichten, soll im Nov./Dez. in den zuständigen Gremien der Mitglieder entschieden werden.

zu d) Erhalt der Schienenverkehrsinfrastruktur

Zur Unterstützung der Wiederinbetriebnahme der Güterverkehrsstrecke Rossberg-Bad Wurzach 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. Am 13.10.2015 hat der Verwaltungsausschuss zugestimmt, einen Pauschalausgleich in Höhe von 8.200 € auch für weitere fünf Jahre (ab 2015) zu gewähren.

Seit 2006 ist der Landkreis auch Mitglied einer Interessengemeinschaft, die sich den Erhalt und die Wiederinbetriebnahme der Strecke Altshausen-Pfullendorf 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. Ziel der IG ist es, längerfristig wieder Güterverkehrsleistungen auf die Strecke zu bringen und auch, zumindest zeitweise, wieder Personenzugfahrten zu erhalten. Letzteres ist inzwischen auch gelungen. Der Anteil des Landkreises Ravensburg an dem Budget für die Erhaltungsaufwendungen an der Strecke beträgt bisher 2.000 €/Jahr. Die Tätigkeit der Interessengemeinschaft ist bis 2015 abgesichert. Die Kommunen Pfullendorf, Ostrach und Altshausen haben die bisher gepachtete Strecke im Mai 2015 gekauft. Dadurch wurde ein Status erreicht, der eine Bezuschussung für bestimmte Unterhaltungsmaßnahmen aus Landesmitteln ermöglicht. Dennoch wird auch in den nächsten Jahren die Beibehaltung der Interessengemeinschaft und deren finanzielle Unterstützung notwendig bleiben. Da inzwischen nicht mehr alle beteiligten Firmen Beiträge in bisheriger Höhe leisten, wurde der Beitrag der Landkreise Sigmaringen und Ravensburg für weitere fünf Jahre auf je 3.000 €/a angehoben.

3.4 Angebotsverbesserung / Linienförderung

3.4.1 Maßnahmen

a. Fortführung der bisherigen Förderung (Busverkehr)	20.500,-- €
b. Neue Linienförderung im Jahr 2015 (Zusatzkurse Busverkehr)	10.000,-- €
c. <i>Schieneverkehr (Vertragsleistung BOB) – siehe Ziffer 3.3.1.b.</i>	--
Summe	30.500,-- €

3.4.2 Erläuterungen

zu a. Fortführung der bisherigen Linienförderung:

Der Landkreis hatte im Jahr 2003 bis dahin unterschiedliche Bezuschussungsregelungen zusammengefasst und übernimmt 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). Dieser Betrag wird bei einer Fortsetzung der Förderung im 3. Jahr auf 30 % und im 4. Jahr auf 20 % zurückgefahren. Die Kofinanzierung erfolgt durch die Kommunen.

Bei besonders umfangreichen und kostenintensiven Maßnahmen (Modell-/ Pilotprojekte), sind im Einzelfall auch Abweichungen möglich. Konkret war dies bei der Modellphase des „RegioBus Isny-Umland“ der Fall, die 2005 ausgelaufen ist.

Seit 2012 wird die Neukonzeption des Stadtverkehrs Leutkirch bezuschusst. Zum Fahrplanwechsel 2013 wurde in Bad Waldsee ein überplantes, neues Stadtbuskonzept umgesetzt, für das die Stadt ebenfalls einen Zuschuss erhält. Diese Förderungen (Auszahlung) laufen in den Jahren 2016 und 2017 aus.

zu b. Neue Linienförderung im Jahr 2016

Neue Maßnahmen sind noch nicht absehbar. Durch die seit 2009 als direktes Recht geltende EU-Verordnung 1370 haben sich die Rahmenbedingungen und Verfahren hinsichtlich des Einsatzes öffentlicher Mittel verändert. Eine damit verbundene Verunsicherung über mögliche Auswirkungen (Gemeinwirt-

schaftlichkeit der Verkehre) führt dazu, dass die Finanzierung mit öffentlichen Mitteln von den Verkehrsunternehmen eher zurückhaltend gesehen wird.

Das MVI hat ein neues Förderprogramm „Regiobuslinien“ aufgelegt, das im Vorschlag eines förderfähigen Netzes (1. Stufe) auch die Buslinie Wangen-Ravensburg enthält. Eine mögliche Antragstellung für den Zeitraum ab 2017 für dieses, von den Voraussetzungen her sehr anspruchsvolle Programm, das auch einige EU-Beihilfe- bzw. personenbeförderungsrechtliche Probleme aufwirft, wird noch geprüft. Es ist aber bereits abzusehen, dass hier eine völlig neue Größenordnung bezüglich der erforderlichen Komplementärfinanzierung durch den Landkreis entstehen würde.

zu c. Schienenverkehr

Siehe Ausführungen zu Ziffer 3.3.1. – b.)

3.5 Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem

3.5.1 Maßnahmen

a)	Zuschüsse Jahresabo	269.500,-- €
b)	Zuschüsse zu Sondertarifen	--
c)	Fahrrad in Bus + Zug (Ausgleich für kostenlose Mitnahme)	5.900,-- €
d)	<i>Ausgleich verbundbedingte Belastungen und Verbundkooperationen - siehe Ziffer 3.8</i>	--
Summe		275.400,-- €

3.5.2 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 übernommen. Der Fahrgast musste praktisch nur 8 Monate bezahlen (12 für 8). Das Standard-Angebot des Verbundes für Abos ist 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 2016 wurden in den voraussichtlich anfallenden Betrag eine Fahrpreiserhöhung von 1,8 % und eine weitere Zunahme eingerechnet.

Zu b) Sondertarife

Durch die Verbundeinführung zunächst nicht tangiert war der Zuschuss zum Angebot „Kinderbegleitticket“ in der Kernzone des Stadtbus Ravensburg Weingarten (50%). Dieses, auch von den Kommunen mitfinanzierte, familienfreundliche Angebot wurde auf Beschluss der stadtbus-Gesellschafterversammlung zum 31.12.2014 eingestellt.

Zu c) Fahrrad in Bus und Zug

Das kostenlose Mitnahmeangebot für Fahrräder in Bussen an Wochenenden und Feiertagen wurde im Landkreis Ravensburg in den 80er Jahren eingeführt und gilt in der Zeit von April bis Oktober auf 3 Buslinien. Im Rahmen des Modellprojekts Isny-Umland war die Fahrradbeförderung dort auf die Wochenendkurse (Linien in Baden-Württemberg) ausgedehnt worden. Seit 1992 gibt es dieses kostenlose Angebot auch auf den meisten Schienenstrecken im Landkreis (Pauschalabgeltung für die ganzjährige Mitnahmemöglichkeit). Für die Schienenstrecken hatte das Land Baden-Württemberg im Zeitraum 2002 bis 2004 die anfallenden Kosten übernommen. Eine Rückkehr zur früheren Finanzierung des kostenlosen Fahrradtransports auf der Schiene durch den Landkreis war grds. in Frage zu stellen, da innerhalb des bodo-Verbundgebiets nur im Bereich des Landkreises Ravensburg ein kostenloser Fahrradtransport auf einem Teil der Schienenstrecken angeboten wird und dadurch unterschiedliche Tarifregelungen bestehen. Durch die Ausdünnung des Fahrplans im württembergischen Allgäu im Jahr 2005 war es sinnvoll, nicht weitere Einschnitte in die Attraktivität dieser Schienenstrecken vorzunehmen. Daher wurde der kostenlose Fahrradtransport auf den bisherigen Strecken, unter Kostenübernahme durch den Landkreis, weitergeführt. Durch die kooperationsbedingte Ausweitung des Verbundgebietes durch zusätzliche Tarifstellen ist die kostenlose Fahrradbeförderung seit 2009 bis Bad Saulgau ausgedehnt. Auch die Sonderfahrten auf den Schienenstrecken bis Pfullendorf und Bad Wurzach (Radexpress Oberschwaben) sind in die kostenlose Mitnahme einbezogen.

Zu d) Verbundbedingte Belastungen / Verbundkooperationen

Bei den verbundbedingten Belastungen und den Aufwendungen für Verbundkooperationen handelt es sich um Durchtarifierungsverluste und Harmonisierungsverluste im Tarifbereich, welche den Unternehmen auf der Basis komplexer Vertragswerke ausgeglichen werden. Siehe hierzu Ziffer 3.8.

3.6 Infrastrukturförderung

3.6.1 Maßnahmen

a) Wartehäuschen, Fahrradabstellanlagen, Haltestellenausstattung, Fahrradanhänger Bus etc.	31.000,-- €
b) <i>Erhalt Schieneninfrastruktur</i> <i>- siehe Ziffer 3.3.1</i>	-
Summe	31.000,-- €

3.6.2 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 (50 %) mit Höchstbeträgen. 1994 bis 1997 waren auch kleinere Haltestelleneinrichtungen und Fahrradabstellanlagen vom Land Baden-Württemberg (GVFG) finanziell gefördert worden. Da eine Landesförderung für solche Vorhaben i. d. R. nicht mehr in Betracht kommt bzw. hohe Bagatellgrenzen bestehen, ist nach wie vor eine Nachfrage nach einer Bezuschussung durch den Landkreis vorhanden, die sich im Zusammenhang mit dem barrierefreien Umbau von Haltestellen wieder erhöhen kann.

Im Rahmen der Bemühungen, die Freizeitnutzung des Busverkehrs attraktiver zu machen ist seit Mai 2015 auf der Strecke Ravensburg-Wangen-Isny an bestimmten Tagen einen 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.

3.7 Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungs- und Beratungskosten

3.7.1 Maßnahmen

a) Faltblätter / Broschüren, Zuschüsse zu Sonderfahrplänen /-aktionen	6.000,-- €
b) Planungskosten, (Mit-)Finanzierung von Gutachterkosten/Planungskosten, Studien, Projekten, Erhebungen, Hilfsmittel etc.	40.000,-- €
c) Vorfinanzierung Planungskosten Südbahn – siehe Ziffer 3.3.1 c.)	--
Summe	46.000,-- €

3.7.2 Erläuterungen

Allgemeines

Die breite Palette verschiedenster Veröffentlichungen und Werbemaßnahmen des Landkreises Ravensburg zur Förderung von ÖPNV und SPNV sind seit 2004 durch entsprechende oder ähnliche Produkte des Verbundes ersetzt.

Zu a) Faltblätter/Sonderfahrpläne/-aktionen

Es ist hier nur noch ein relativ geringer Ansatz für Sonderprojekte und Beteiligungsfinanzierungen notwendig. Wie bisher werden Marketingmaßnahmen für touristische Sonderfahrten (Radexpress Oberschwaben) auf den Schienenstrecken Aulendorf - Bad Wurzach und Aulendorf – Pfullendorf und der bodo-Erlebnistag unterstützt.

Zu b) Planungskosten/Projekte/Hilfsmittel

Im Zusammenhang mit Verbundkooperationen/-erweiterungen, sowie sonstigen Gemeinschaftsprojekten kann es zu weiteren notwendigen Untersuchungen/Erhebungen/Gutachten kommen, an denen sich der Landkreis bisher mit bis zu 50 % beteiligt hat. Absehbare Projekte mit einem möglichen Aufwand an Planungs-/Gutachterkosten sind die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans und die Planung von Neukonzeptionen in zwei Modellräumen (voraussichtlich Wilhelmsdorf-Horgenzell-Ravensburg und Bad Wurzach). Bei den bereits 2015 eingeplanten Anteilskosten für die Untersuchung einer Kooperation mit der Stadt Memmingen (ca. 9.000 €) kann sich die Schlussabrechnung im Jahr 2016 verlagern.

3.8 Verbundfinanzierung

3.8.1 Maßnahmen

a) Ausgleich verbundbedingter Belastungen (einschl. Kooperationen)	262.000,-- €
b) Verbundorganisation (Anteilskosten)	227.000,-- €
c) Verbundinfrastruktur (eTicket)	
<i>Finanzhaushalt (nachrichtlich); EFM Rate 2015</i>	[360.000,-- €]
Summe	490.000,-- €

3.8.2 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. 941 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 gegen gerechnet. Eine seit 2010 wirksame Kürzung des Ausgleichs für verbundbedingte Belastungen, die durch eine vertraglich vorgesehene Partizipation 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 von den Landkreisen zu übernehmenden Verlustbeträge werden nicht dynamisiert. Ausgleichsinstrument für Kostensteigerungen bei den Verkehrsunternehmen sind die Tarifierungsanpassungen.

Seit Anfang 2009 ist das erste Projekt einer Kooperation mit den Nachbarverbänden naldo und DING umgesetzt. Die auf den Landkreis Ravensburg entfallenden Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste, wurden rechnerisch ermittelt. Bei Gegenrechnung eines zusätzlichen Verbundzuschlags (§ 45a PBefG) verbleiben rd. 88.000 € als notwendiger Ausgleich. Seit 2012 ist eine Kooperationslösung für den Raum Bad-Wurzach-Biberach hinzugekommen, die netto ca. 4.700 € an zusätzlichen Aufwendungen verursacht. Diese Beträge sind in der oben genannten Gesamtsumme (941 TEUR) enthalten. Durch eine ebenfalls bestehende Kooperation mit dem VHB-Verbund entstehen für den Landkreis Ravensburg bisher keine Kosten. Die ergänzenden Teilprojekte mit der Einbeziehung von Schiffslinien werden voraussichtlich erst 2017 umgesetzt. Für die geplante Integration des Landkreises Lindau in den Verbund fallen bisher nur anteilige Planungskosten an.

Zu b) Verbundorganisation

Nach der Gründung der Verbundgesellschaft im Februar 2003 war die Gesellschaft zunächst von nebenamtlichen Gründungsgeschäftsführern geführt worden. Seit 01.06.2003 ist ein hauptamtlicher Geschäftsführer eingestellt. Derzeit sind 8 Personen direkt für die Gesellschaft tätig (7 Vollzeit, 1 geringfügig Beschäftigte). Sonstige Leistungen werden eingekauft. Nach dem ersten Entwurf des Wirtschaftsplans 2016 werden die Aufwendungen für die Verbundorganisation voraussichtlich auf ca. 1.370.000 € ansteigen. Die zusätzlichen Kosten werden hauptsächlich durch das EFM-Projekt verursacht, dessen Betrieb der Zentralsysteme durch bodo übernommen wird. Für 2016 ist die Aufstockung um eine Vollzeitstelle vorgesehen. Diese Aufstockung wird aber nur teilweise kostenrelevant. Der Anteil des Landkreises Ravensburg an den Kosten der Verbundorganisation beläuft sich auf ca. 227.000 €.

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 hatte 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) 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 Pro-

jekts 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 „Gästekarte“ (kostenlose Nutzung des ÖPNV für Übernachtungsgäste) eine technische Variante zu, die u. a. genaue Kostenermittlungen als Kalkulationsgrundlage ermöglicht. Auch die noch ausstehenden Kooperationsprojekte und die geplante Integration des Landkreises Lindau werden durch diese technische Ausstattung unterstützt.

Durch den veränderten technischen Standard hatte die Kostenschätzung für dieses System für den Landkreis Ravensburg voraussichtliche Gesamtkosten von 790.000 € ergeben, die dann auch als möglicher Höchstbetrag einer Landkreisförderung festgesetzt wurden. Durch die Vorgaben für den Landeszuschuss in Höhe von 2,1 Mio. € muss das Vorhaben bis Ende 2016 abgewickelt sein. Für 2016 ist eine Rate für den Landkreis in Höhe von 360.000 € eingeplant, die zusammen mit den Restmitteln der Vorjahre den 2016 voraussichtlich anfallenden Gesamtszuschuss von 790.000 € abdecken wird. Durch die Komplexität dieses in dieser Form einmaligen Projekts hatte sich die Ausschreibung durch den Verbund nochmals verzögert und ist inzwischen im 3. Quartal 2015 erfolgt.

3.9 Schülerbeförderung

3.9.1 Voraussichtliches Defizit

-nachrichtlich-

ca. 1,5 Mio. €

3.9.2 Erläuterungen

Bei der Schülerbeförderung findet keine vorhabensbezogene Bezuschussung statt. Der Landkreis trägt das Defizit, das nach Abzug der Eigenbeteiligung der Schüler, der Zuweisungen des Landes und weiterer Ausgleichszahlungen, z. B. im Rahmen eines interkommunalen Lastenausgleiches, verbleibt.

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.

3.10 Zusammenfassung / Vergleich mit den Vorjahren

Produktgruppe Verkehrsbetriebe/ÖPNV

– Schienenverkehr	(55.800 €)	51.600 €
– Angebotsverbesserung / Linienförderung	(36.000 €)	30.500 €
– Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsystem	(258.300 €)	275.400 €
– Infrastrukturförderung	(20.000 €)	31.000 €
– Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungskosten	(41.000 €)	46.000 €
– Verbundfinanzierung	(463.000 €)	490.000 €

() = Vorjahr

Summe

(874.100 €)

924.500 €

Finanzhaushalt (Verbundinfrastruktur)

(430.000 €)

790.000 € *

Gesamtaufwendungen

(1.304.100 €)

1.714.500 € *

Voraussichtliche Zuweisung des Landes nach § 28 FAG
an den Landkreis (ÖPNV-Förderung)

(586.000 €)

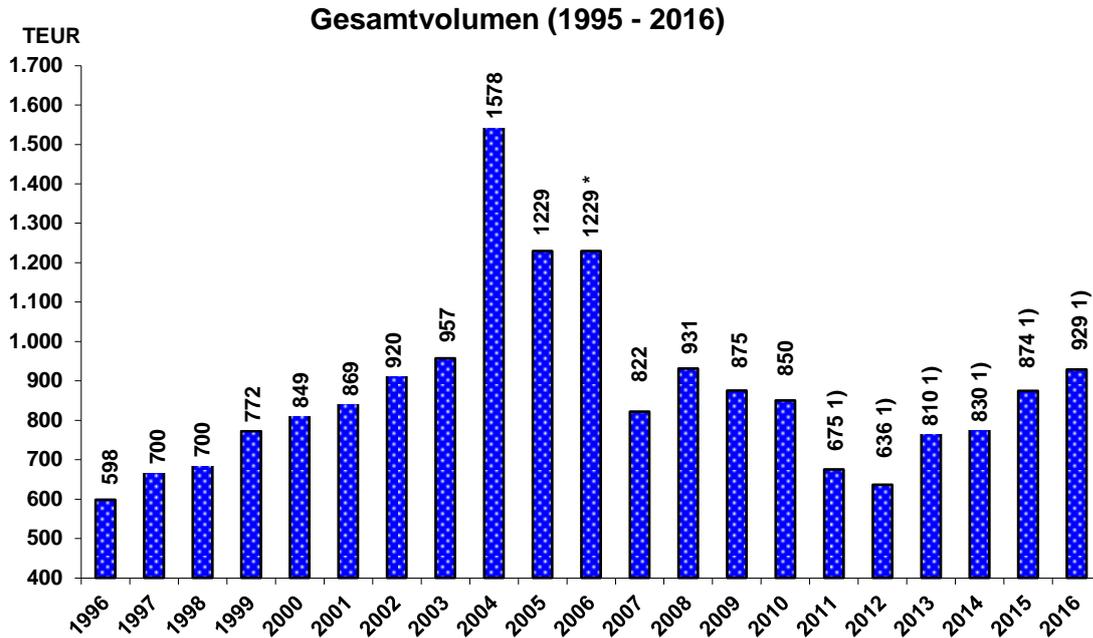
586.000 €

* Übertrag der Raten aus den Vorjahren in Höhe von 430.000 €

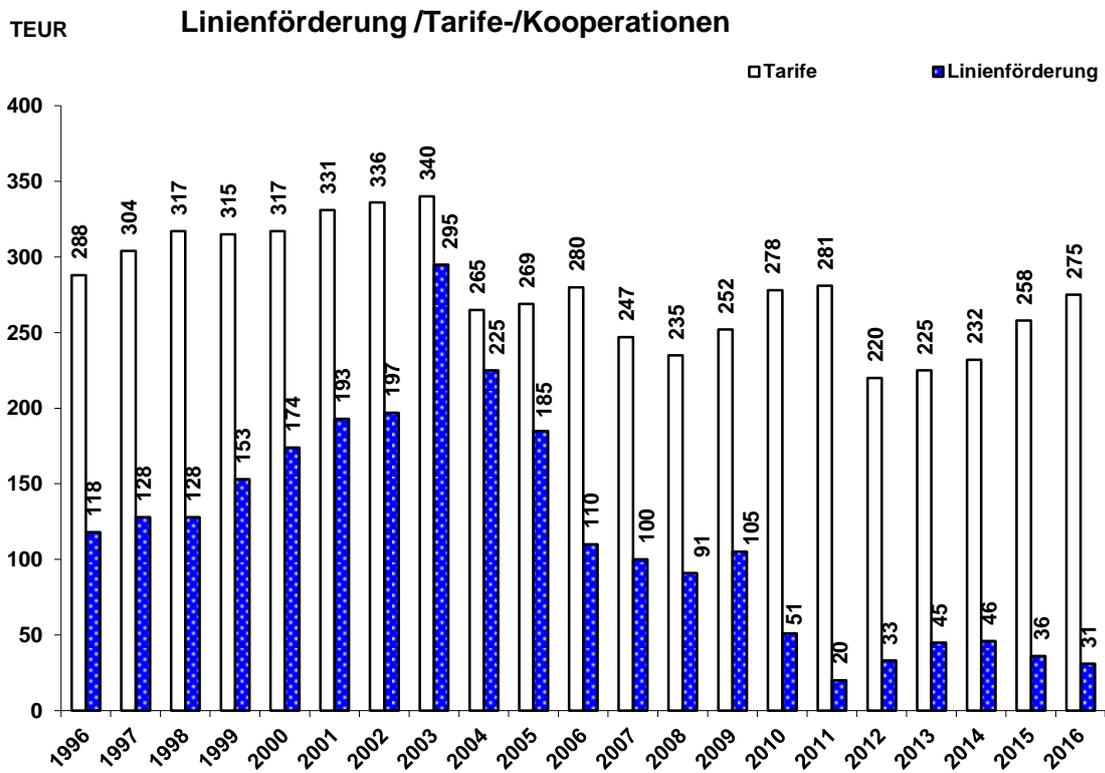
Ein ausführlicher Vergleich der Gesamt- und Teilförderungen ist auf den Folgeseiten dargestellt.

Übersicht über die jährlichen Förderansätze

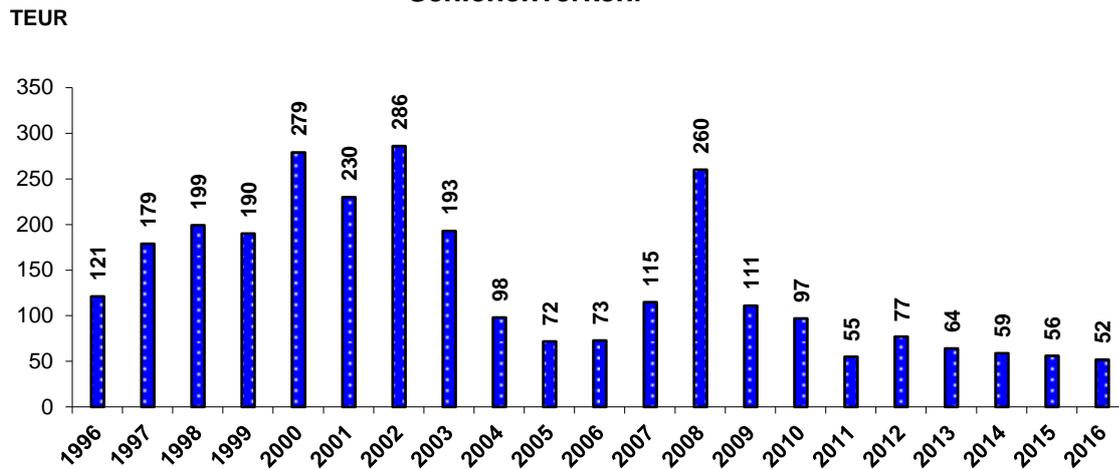
(ohne Ansätze für Investitionen im Vermögenshaushalt/Finanzhaushalt)



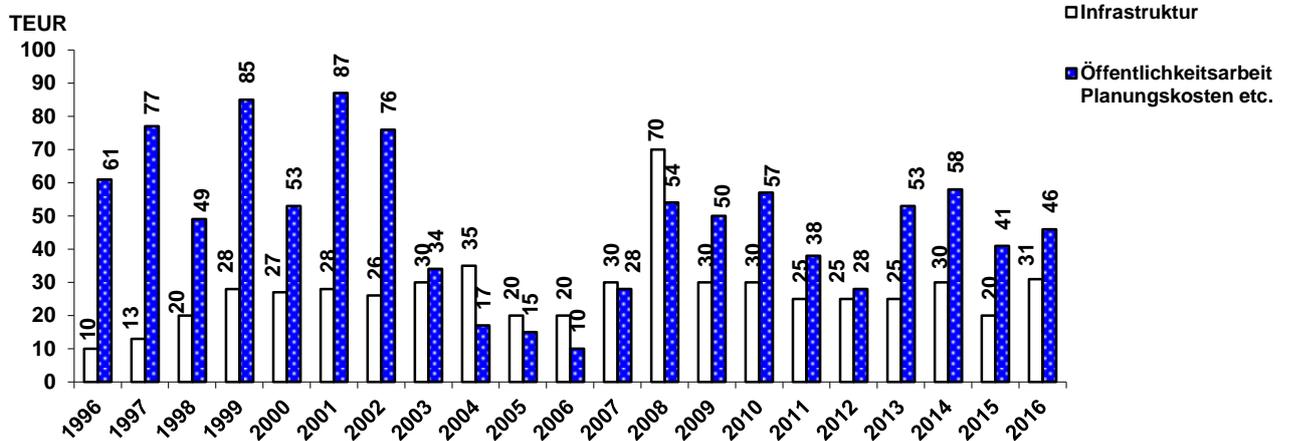
* Hier ist eine Zwischenfinanzierung zeitversetzt wirkender Entlastungsmaßnahmen enthalten.
 1) Zusätzliche Ansätze im Finanzhaushalt



Schienerverkehr

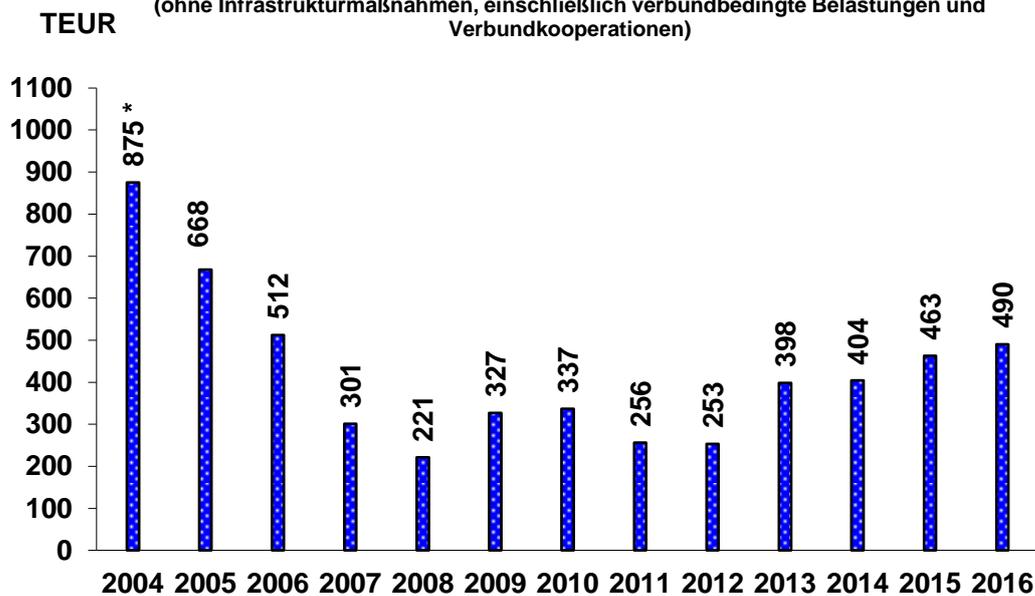


Infrastruktur / Öffentlichkeitsarbeit, Hilfsmittel, Planungskosten



Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund (bodo)

(ohne Infrastrukturmaßnahmen, einschließlich verbundbedingte Belastungen und Verbundkooperationen)



* Einschließlich Zwischenfinanzierung zeitlich versetzt wirkender Entlastungsmaßnahmen

4 Zielplanung für die Umsetzung des Nahverkehrsplans

4.1 Vorbemerkungen

Für den aktuellen Nahverkehrsplan erfolgt ab 2016 eine Teilfortschreibung zum Thema „Barrierefreiheit“. Eine Gesamtfortschreibung wird wegen der Unsicherheiten bezüglich der (finanziellen) Rahmenbedingungen (u. a. ÖPNV-Finanzierungsreform) vorläufig aufgeschoben. Die sonstigen Zielsetzungen sind noch weitgehend aktuell und werden weiter verfolgt.

Die folgende Zielplanung für das Verkehrsangebot bezieht sich auf die Umsetzungszeiträume der im Nahverkehrsplan aufgeführten Zielsetzungen in vereinfachter und übersichtlicher Form.

Es gibt Ziele, die sich in einer absehbaren Zeitspanne umsetzen lassen und Ziele die während des gesamten Zeitraums bis 2016 und darüber hinaus permanent weiterverfolgt werden müssen. Die Planung listet nicht alle im Nahverkehrsplan genannten Einzelziele auf. Sie sind zum Teil mit Oberbegriffen oder einer allgemeinen Beschreibung zusammengefasst. Dies gilt auch für das Schwerpunktthema „Fahrtenangebot“. Zielsetzung ist hier, zu einer auf Funktionen basierenden Netzgestaltung zu kommen bei der eine verbesserte Vernetzung und Verknüpfung, ein anzustrebender Bedienungsstandard unter Einbeziehung alternativer Bedienungsformen, sowie auch geeignete Vorschläge aus der Vorbereitungsphase der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Berücksichtigung finden sollen.

In den Folgejahren werden dann auch die umgesetzten Maßnahmen zu den wichtigsten Zielsetzungen entsprechend aufgelistet. Die im Nahverkehrsplan aufgeführten allgemeinen Zielsetzungen und Beschreibungen zur Gesamtentwicklung (z. B. Demographie, Barrierefreiheit, Umwelt- und Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und Schülerbeförderung) werden zum Teil bei den speziellen Themen zum Verkehrsangebot konkreter aufgegriffen. Die folgende Darstellung enthält aus diesem Bereich daher nur einzelne ausgewählte Einzelpunkte.

Die sich aus den Zielsetzungen ergebenden Maßnahmen werden von den Verkehrsunternehmen, von den Kommunen und vom Landkreis als Aufgabenträger direkt oder in Form einer (Mit)-Finanzierung, sowie vom Verkehrsverbund bodo umgesetzt.

4.2 Zielplanung

1. Fahrtenangebot

- Bildung eines Arbeitskreises als Planungsinstrument (Bearbeitung in Verkehrsräumen)
- Verbesserung Bedienungsstandards (zusätzl. Fahrten, Vertaktung, Verknüpfung)
- Alternative Bedienungsformen
 - verbundeinheitliches Konzept
 - modellhafte Umsetzung in Teilbereichen
 - permanente Weiterentwicklung

2. Tarif

- Weiterentwicklung der tariflichen Angebote/Bestimmungen
- Kooperationslösungen mit Nachbarverbänden/-landkreisen
 - Raum Bad Wurzach-Biberach
 - HVB/Schifffahrt
 - Landkreis Lindau
 - Weitere
- Elektronisches Fahrgeldmanagement eTicket

3. Barrierefreiheit

- Teilfortschreibung

4. Fahrzeugausstattung

- Umweltfreundliche Fahrzeuge
- Berücksichtigung von Belangen mobilitätseingeschränkter Personen
- Fahrgastinformation entsprechend den beschriebenen Anforderungen

5. Haltestellen

- Prüfung zusätzlich notwendiger Haltestellen
- Ergänzung notwendiger Infrastruktur
- Nach Möglichkeit barrierefreier Ausbau neuer Haltestellen
- Instandhaltung und Weiterentwicklung der vereinheitlichten Haltestellenausstattung mit allen Elementen einer aktuellen Fahrgastinformation

6. Kundenorientierung

- Einrichtung eines Fahrgastbeirats beim Verkehrsverbund
- Verbesserung des Fahrgastservice (wie beschrieben)

7. Fahrgastinformation + Marketing

- Weiterentwicklung der elektronischen Informationsmedien
- Weiterentwicklung von Werbe- und Marketingmaßnahmen

8. Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit

- vertriebliche Zusammenarbeit, unternehmensübergreifende Planungsprozesse und Projekte
- einheitliche und unternehmensübergreifende Serviceangebote (z. B. Aufbau von Servicecentern/Mobilitätszentralen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1. Fahrtenangebot	→					
• Bildung eines Arbeitskreises als Planungsinstrument (Bearbeitung in Verkehrsräumen)	→					
• Verbesserung Bedienungsstandards (zusätzl. Fahrten, Vertaktung, Verknüpfung)	→					
• Alternative Bedienungsformen						
- verbundeinheitliches Konzept						
- modellhafte Umsetzung in Teilbereichen		→				→
- permanente Weiterentwicklung				→		→
2. Tarif						
• Weiterentwicklung der tariflichen Angebote/Bestimmungen						
• Kooperationslösungen mit Nachbarverbänden/-landkreisen						
- Raum Bad Wurzach-Biberach	→					
- HVB/Schifffahrt						
- Landkreis Lindau						
- Weitere				→		
• Elektronisches Fahrgeldmanagement eTicket						
3. Barrierefreiheit						
• Teilfortschreibung						→
4. Fahrzeugausstattung						
• Umweltfreundliche Fahrzeuge						
• Berücksichtigung von Belangen mobilitätseingeschränkter Personen						
• Fahrgastinformation entsprechend den beschriebenen Anforderungen						
5. Haltestellen						
• Prüfung zusätzlich notwendiger Haltestellen						
• Ergänzung notwendiger Infrastruktur						
• Nach Möglichkeit barrierefreier Ausbau neuer Haltestellen						
• Instandhaltung und Weiterentwicklung der vereinheitlichten Haltestellenausstattung mit allen Elementen einer aktuellen Fahrgastinformation						
6. Kundenorientierung						
• Einrichtung eines Fahrgastbeirats beim Verkehrsverbund			→			
• Verbesserung des Fahrgastservice (wie beschrieben)						
7. Fahrgastinformation + Marketing						
• Weiterentwicklung der elektronischen Informationsmedien						
• Weiterentwicklung von Werbe- und Marketingmaßnahmen						
8. Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit						
• vertriebliche Zusammenarbeit, unternehmensübergreifende Planungsprozesse und Projekte						
• einheitliche und unternehmensübergreifende Serviceangebote (z. B. Aufbau von Servicecentern/Mobilitätszentralen)	→					

Anhang

4.3 ÖPNV / SPNV Pressespiegel (Artikel) - ab 12/2014 -

- Schienenpersonenverkehr einschl. BOB ab Seite 23
- Allgemeiner ÖPNV ab Seite 33

Anhang

4.4 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (Daten/Fakten 2014)

Verbundergebnisse 2014