

Finanzielle Auswirkungen (mit der Kämmerei abzustimmen!):

ja nein

Aufwendungen/Auszahlungen

Ergebniswirksam:

Einmaliger Aufwand _____ Euro
Jährlicher Aufwand _____ Euro
Gesamtbetrag ca. 400.000 Euro
Aufwand 1. Jahr _____ Euro
Aufwand 2. Jahr _____ Euro
Aufwand 3. Jahr _____ Euro
Aufwand 4. Jahr _____ Euro

Investiv:

Einmalige Auszahlung _____ Euro
Jährliche Auszahlungen _____ Euro
Gesamtbetrag _____ Euro
Auszahlung 1. Jahr _____ Euro
Auszahlung 2. Jahr _____ Euro
Auszahlung 3. Jahr _____ Euro
Auszahlung 4. Jahr _____ Euro
Jährliche Abschreibung _____ Euro

Erträge/Einzahlungen

Ergebniswirksam:

Einmaliger Ertrag _____ Euro
Jährliche Erträge _____ Euro
Gesamtbetrag _____ Euro
Ertrag 1. Jahr _____ Euro
Ertrag 2. Jahr _____ Euro
Ertrag 3. Jahr _____ Euro
Ertrag 4. Jahr _____ Euro

Investiv:

Einmalige Einzahlungen _____ Euro
Jährliche Einzahlungen _____ Euro
Gesamtbetrag _____ Euro
Einzahlung 1. Jahr _____ Euro
Einzahlung 2. Jahr _____ Euro
Einzahlung 3. Jahr _____ Euro
Einzahlung 4. Jahr _____ Euro
Jährliche Auflösung _____ Euro

Mittelbereitstellung im Haushalt:

Ergebnishaushalt:

Investitionshaushalt:

Produkt: 21400120 | 547001
Kostenstelle: 2099010
Sachkonto: 431700000

Investitions-Nr. _____

Zur Verfügung stehende Mittel: 400.000 Euro

ggf. noch bereit zu stellen: _____

Euro

Deckungsvorschlag:

Ergebnishaushalt:

Investitionshaushalt:

Produkt: _____
Kostenstelle: _____
Sachkonto: _____

Investitions-Nr. _____

Medien:

PowerPoint pdf-Datei CD/DVD Stick

Sofern Präsentationen erforderlich werden, lassen Sie diese bitte mindestens fünf Tage vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle Kreistag zukommen.

Elektronisch mitgezeichnet von:

Landrat Dezernat 1 Dezernat 2
 Dezernat 3 Dezernat 4

1. Ausgangslage:

Nach dem ÖPNV-Gesetz für Baden-Württemberg sind die Stadt- und Landkreise im Rahmen der freiwilligen Aufgabenerfüllung zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr bzw. Busverkehr zuständig. Finanzielle Mittel stehen hierzu zwar im Rahmen des Finanzausgleichsgesetzes zur Verfügung, verkehrsraumübergreifende Projekte oder auch die Einrichtung einer starken Verkehrsachse können damit aber nur bedingt finanziert werden.

Daher wurde vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) am 22.05.2015 das Förderprogramm „RegioBus-Linien“ auf den Weg gebracht und mit einer entsprechenden Förderrichtlinie offiziell umgesetzt.

Ziel und Zweck dieses Förderprogramms ist die schrittweise und möglichst flächendeckende Einführung eines ganztägigen Stundentakts mit Bussen. Förderfähig ist insbesondere die Einrichtung hochwertiger und vertakteter Buslinien zur Schließung räumlicher Lücken im Schienennetz bzw. zur Anbindung von Mittelzentren ohne regelmäßigen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr.

Mit dem RegioBus DonauBodensee (Linie 500), welcher Überlingen mit Sigmaringen verbindet, ging im Bodenseekreis bereits am 01.03.2016 eine erste RegioBus-Verbindung an den Start. Diese Linie entwickelt sich seitdem sehr erfolgreich und weist bisher Fahrgaststeigerungen von über 10 % pro Jahr auf. Ausgehend von dieser starken Achse entwickeln sich nachgelagert erfreulicherweise sukzessive bedarfsorientierte Verkehre für Ortschaften, die zwar abseits der RegioBus-Achse liegen, damit aber auch von der RegioBus-Linie profitieren.

Im Rahmen der Prüfung weiterer RegioBus-Linien durch die Kreisverwaltung hatte die Stadt Markdorf frühzeitig die Linie Ravensburg-Markdorf-Konstanz vorgeschlagen. Zwischenzeitlich hat Herr Bürgermeister Riedmann das Gespräch mit dem Ravensburger Oberbürgermeister Dr. Rapp gesucht, der ebenfalls Interesse an dieser Verbindung gezeigt hat.

Darüber hinaus liegt ein Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10.10.2017 vor, die ebenfalls die Schaffung einer neuen RegioBus-Linie Ravensburg-Markdorf-Meersburg-Konstanz fordert.

Der Kreistag erteilte der Verwaltung am 20.12.2017 den Auftrag, das Thema RegioBus-Linie Ravensburg-Konstanz weiterzuverfolgen und Konzeptansätze zu unterbreiten.

2. Sachverhalt:

Eine RegioBus-Linie zwischen Ravensburg und Konstanz könnte zukünftig den Linienweg der heutigen StädteSchnellbus-Linie 7373 abdecken und ergänzen. Diese Linie wird eigenwirtschaftlich von der RAB betrieben und umfasst montags bis freitags fünf Fahrtenpaare, samstags drei Fahrtenpaare. Im Nahverkehrsplan des Bodenseekreises ist die Verbindung als Kategorie-1-Linie klassifiziert, für die zur Haupt- und Nebenverkehrszeit mindestens stündliche Fahrten vorgesehen sind. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Linie 7537 Ravensburg-Markdorf-Meersburg nahezu parallel die Strecke bedient, weist die Verbindung dennoch eine große Diskrepanz zwischen dem vorhandenen Fahrplanangebot und dem angestrebten Mindestbedienungsumfang aus.

Gegenüber anderen Linien hat der StädteSchnellbus mit zusätzlichen Kostenfaktoren zu kämpfen. Besonders ins Gewicht fallen die hohen Fähreübersetzkosten sowie die Standzeiten auf der Fähre, die eine eigenwirtschaftliche Ausweitung des Angebotes verhindern. In der Vergangenheit hat die Verwaltung bereits eine Anfrage an das Verkehrsministerium gestellt, ob die Linie für eine Förderung grundsätzlich in Frage kommt. Dies wurde in einer ersten Antwort verneint, da eine Fördervoraussetzung knapp nicht erfüllt wurde. Da zwischenzeitlich der Erfolg vieler RegioBus-Linien offensichtlich und es erklärter Wille der Landesregierung ist, weitere RegioBus-Linien zu etablieren, hat das Land mittlerweile diese Linie als förderfähig erklärt.

Daraufhin wurde gemeinsam mit der RAB ein Fahrplankonzept entwickelt, das die Betriebszeiten des RegioBusses umfasst. Die RAB hat auf dieser Basis ungefähre Kosten von 1,38 Mio. Euro p.a. für die zusätzlichen Fahrleistungen einschließlich der Fähreübersetzkosten ermittelt. Die zu erwartenden Mehrerlöse sind dabei schon abgezogen. Unterstellt man eine Kostenaufteilung nach dem Territorialprinzip (analog der Vorgehensweise beim RegioBus DonauBodensee) ergeben sich für den Bodenseekreis nach Abzug der Förderung Kosten in Höhe von ca. 400.000 Euro pro Jahr (siehe 3.).

Das Land Baden-Württemberg fördert bei RegioBus-Linien generell 50 %. Die Förderung kann jedoch auf 60 % aufgestockt werden, wenn die Busse im „bwegt“-Landesdesign verkehren. Mit dem Ziel, den ÖPNV auf die geänderten Rahmenbedingungen (Demografiewandel, Veränderungen in der Schullandschaft, Energiewende und Umweltschutz) und den damit einhergehenden Veränderungen anzupassen, stellt das vom Land aufgestellte Förderprogramm eine einmalige Chance dar, die regionale Entwicklungsachse zwischen den beiden größten Oberzentren im südöstlichen Baden-Württemberg zu verbessern.

Voraussetzung um diese genannten Förderungen zu erhalten ist, dass die Landkreise solche Linien umsetzen und dabei bestimmte Kriterien erfüllen. Hierzu zählt u.a. ein ganztägiger Stundentakt von Montag bis Freitag von 5:00 Uhr bis 24:00 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von 7:00 Uhr bis 24:00 Uhr. Weitere Kriterien sind eine möglichst direkte Streckenführung mit attraktiven Reisezeiten und spezifische Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge (Höchstalter 11 Jahre, Niederflrigkeit, Klapprampe, Mehrzweckfläche für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder, Klimatisierung, kostenloser WLAN-Zugang). Das Fahrplanangebot würde sich somit unter der Woche von 5 auf 20 bzw. an Samstagen von 3 auf 19 und Sonntagen von 0 auf 18 Fahrtenpaare deutlich erhöhen. Mit dem vorliegenden Konzept werden Angebotslücken tagsüber und insbesondere in den Tagesrandlagen geschlossen. Außerdem wurde darauf geachtet, dass möglichst gute Anschlüsse an den drei Bahnhöfen in Ravensburg, Markdorf und Konstanz auf den Schienenpersonennahverkehr sowie den örtlichen Busverkehr hergestellt werden. Die wichtigsten Anschlüsse an den jeweiligen Haltestellen sind folgende:

Ravensburg Bahnhof:

- Zug von/nach Aulendorf und Friedrichshafen
- Stadtbus Ravensburg-Weingarten

Oberteuringen Kirche:

- Bus von/nach Friedrichshafen

Markdorf Bahnhof:

- Zug von/nach Radolfzell aus/ in Richtung Konstanz
- Bus von/nach Friedrichshafen

- Bus von/nach Immenstaad aus/in Richtung Ravensburg
- Rufbus emma von/nach Markdorf und Deggenhausertal

Meersburg Kirche:

- Bus von/nach Überlingen und Friedrichshafen

Konstanz Bahnhof:

- Zug von/nach Kreuzlingen/Weinfelden und Radolfzell
- Stadtbus Konstanz

Durch die dargestellte Anschlussvielfalt kann die neue RegioBus-Linie den ÖPNV auf dieser Achse deutlich stärken. Reiseziele, die bisher nur schwer mit dem ÖPNV erreichbar sind, werden durch neu geschaffene Umsteigebeziehungen deutlich schneller und unkomplizierter erreicht. Neben den Umsteigeverbindungen wurde auch darauf geachtet, das Angebot der Schiene möglichst gut zu ergänzen. So kann etwa durch den stündlichen RegioBus zeitversetzt zum stündlich verkehrenden Schienenpersonennahverkehr (mit Umstieg in Friedrichshafen) zwischen Ravensburg und Markdorf ein durchgehender Halbstundentakt an allen Tagen der Woche geschaffen werden.

Potenzial hat hier neben dem touristischen Verkehr in Richtung Bodensee vor allem der Ausbildungs- und Berufsverkehr. So können im Segment Ausbildungsverkehr mehrere große Schulstandorte in den Raumschaften Ravensburg, Markdorf, Meersburg und Konstanz miteinander erschlossen werden. Außerdem werden die Hochschulstandorte Konstanz und Ravensburg/Weingarten besser miteinander verknüpft. Im Berufsverkehr werden durch die RegioBus-Linie zwei größere Gewerbegebiete erschlossen. Darunter das gerade stark wachsende Gewerbegebiet Erlen in Ravensburg mit den Firmen Vetter, Schulz und Auer, welches durch die gleichnamige Haltestelle erschlossen wird. Das zweite Gewerbegebiet Negelsee in Markdorf mit den Firmen Kumavision, Wagner und Weber mit insgesamt über 1.100 Beschäftigten wird durch die Haltestelle Markdorf-Gewerbegebiet angebunden.

3. Finanzielle Auswirkungen:

Bei der letzten Sitzung wurde beschlossen, dass der Bodenseekreis als Antragssteller Kontakt zu den Landkreisen Ravensburg und Konstanz sucht, um eine mögliche Mitfinanzierung zu regeln. Die Verwaltung ist sowohl mit den beiden Städten, als auch mit den Landkreisen Konstanz und Ravensburg mit dem Ziel einer gemeinsamen Finanzierung des Projekts in Kontakt. Zur Zeit der Erstellung des Vorberichtes gab es jedoch noch keine verbindlichen Zusagen. Im Kreistag wird daher mündlich zum aktuellen Verhandlungsstand berichtet werden.

Der Bodenseekreis als Antragssteller ist verpflichtet für alle anfallenden Kosten auf kommunaler Seite in Höhe von ca. 646.096,26 € zu haften (siehe c). Bei der Einführung der RegioBus-Linie 500 zwischen Sigmaringen und Überlingen wurde diese Bürgschaft von Seiten des Landkreis Sigmaringen als Antragsteller übernommen.

Um diesen Anteil weiter zu reduzieren wird darauf abgezielt, einen Preisaufschlag für den Fährabschnitt zu erheben, der direkt in den Ticketpreis inkludiert wird. Ein zweites Ticket wird der Nutzer also nicht benötigen. Angedacht sind hierzu etwa 1 bis 1,20 € pro Einzelfahrt, um mit dem zukünftigen „bwtarif“ nicht unter den Einzeltarifen der Fähre auf dem Abschnitt Meersburg-Konstanz zu liegen. Erste Gespräche wurden hierzu bereits mit dem Verkehrsministerium und den Verantwortlichen des bwtarifs geführt. Von beiden Seiten wird dieser Preisaufschlag als sinnvoll angesehen, um nicht den Fährtarif zu unterlaufen. Da der

bwtarif nachfrageorientiert vergütet wird und somit die Tarifeinnahmen direkt an die Verkehrsunternehmen weitergegeben werden, wäre es möglich höhere Mehreinnahmen zu erzielen. Dazu wird aktuell geprüft, ob die durch den Aufschlag entstehenden Mehreinnahmen dem Förderprogramm Regiobuslinien angerechnet werden müssen oder ob die Mehreinnahmen ausschließlich den Fähreübersetzkosten der Kommunen von 154.484,64 € entgegengerechnet werden können. Sollte dieser Aufschlag kommen, könnte das Betriebskostendefizit im besten Fall um ca. 150.000 pro Jahr verringert werden. Dadurch würde sich für die Landkreise der zu finanzierende Anteil reduzieren. Die Vorzugsvariante für den Bodenseekreis ist, dass die zuletzt genannte umgesetzt wird. Eine Antwort wurde der Verwaltung von Seiten der BW Tarif GmbH für Ende Juli in Aussicht gestellt.

Um die finanzielle Belastung auf kommunaler Seite möglichst klein zu halten, hat sich der Bodenseekreis zusammen mit dem Konzessionär, der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), dazu entschieden, eine Förderung in Höhe von 60 % der Betriebskosten für die RegioBus-Linie zu beantragen. Es wurde uns hierzu bereits bestätigt, dass die von 50 % auf 60 % aufgestockte Förderung auf jeden Fall gewährt werde, wenn die eingesetzten Busse zukünftig im Landesdesign verkehren. Das bedeutet konkret, dass sich das Land Baden-Württemberg dann zu 60 % an dem Kilometersatz in Höhe von ca. 2,64 € pro Fahrplankilometer beteiligt.

Einkalkuliert sind hier jedoch nicht die Fähreübersetzkosten, welche mit ca. 24,60 € pro Überfahrt ins Gewicht fallen. Diese Kosten liegen deutlich über den vom Land geförderten Betrag, welches beim Wasserweg lediglich den fiktiven Landweg (4,2 km x 1,58 €/km = 6,64 € pro Fahrt Landeszuschuss, bei 11.432 Fahrten sind es rund 76.000 €/Jahr) bezuschusst. Das Land ist bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht bereit, diesen Anteil zu erhöhen. Somit kann nur die kommunale Seite den Mehrbetrag übernehmen.

Kostenberechnung einer RegioBuslinie Ravensburg - Konstanz (Streckenlänge 42,8 km)

a) Förderbasisbetrag pro Jahr				
Mo-Fr	7.500 Fahrten	x	42,8 km	x 2,60 € = 834.600,00 €
Sa	1.664 Fahrten	x	42,8 km	x 2,60 € = 185.169,92 €
So	2.268 Fahrten	x	42,8 km	x 2,80 € = <u>271.797,12 €</u>
Summe Kosten Landweg				1.291.567,04 €
abzügl. prognostizierte Mehrerlöse p.a.				<u>62.538,00 €</u>
Förderbasisbetrag				<u>1.229.029,04 €</u>

b) Kostenanteil der Kommunen an den Förderfähigen Kosten

Förderbasisbetrag	1.229.029,04 €
abzügl. Zuschuss Land (60 %)	<u>737.417,42 €</u>
Kostenanteil der Kommunen an den Förderfähigen Kosten	<u>491.611,62 €</u>

c) Kostenanteil der Kommunen inkl. Fähreübersetzkosten

Kostenanteil der Kommunen an den Förderfähigen Kosten	491.611,62 €
zuzügl. Anteil an Fähreübersetzkosten	<u>154.484,64 €</u>
Kosten ges. für Kommunen	<u>646.096,26 €</u>

Aufteilung des kommunalen Anteils nach dem Territorialprinzip

Anteil am Landabschnitt Lndkr. Konstanz (in %):	11,92%
Anteil am Landabschnitt Lndkr. Bodenseekreis (in %):	61,53%
Anteil am Landabschnitt Lndkr. Ravensburg (in %):	<u>26,55%</u>
Summe	100,00%

Kostenanteil der geförderten Landkosten (40%)	491.611,62 €
Kostenanteil der Kommunen am Fährabschnitt	<u>154.484,64 €</u>
Summe ges. Kosten für kommunale Seite	646.096,26 €
Kostenanteil Lndkr. Konstanz (11,92 %)	77.014,67 €
Kostenanteil Lndkr. Bodenseekreis (61,53 %)	397.543,03 €
Kostenanteil Lndkr. Ravensburg (26,55 %)	171.538,56 €

Nach dem Territorialprinzip hat der Landkreis Bodenseekreis voraussichtlich einen Kostenanteil von ca. 400.000 € pro Jahr zu übernehmen.

Umsetzungszeitpunkt/Betriebsaufnahme

Als Umsetzungszeitpunkt ist eine möglichst frühzeitige Betriebsaufnahme vorgesehen, idealerweise zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Eine Umsetzung zu diesem Zeitpunkt wäre von Seiten des durchführendem Busunternehmens DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) möglich.