

Beschlussvorlage

Organisationseinheit Amt für Nahverkehr und Straßen	Datum 31.07.2019	Drucksachen-Nr. 2019/178
--	---------------------	------------------------------------

↓ Beratungsfolge Technischer und Umweltausschuss	↓ Sitzungsart öffentlich	↓ Sitzungstermin/e 16.09.2019
---	-----------------------------	----------------------------------

Tagesordnungspunkt 2

**Regionalbus Konstanz - Ravensburg;
Anfrage des Bodenseekreises auf Beteiligung der Stadt Konstanz und des
Landkreises Konstanz an den Kosten eines den Förderrichtlinien des Landes
entsprechenden Regiobus KN - RV**

Beschlussvorschlag

Der Landkreis Konstanz beteiligt sich an den Kosten einer Regionalbuslinie Konstanz – Ravensburg mit 50 % der nach dem Territorialprinzip auf den Landabschnitt des Landkreis Konstanz entfallenden Kosten, wenn die Stadt Konstanz die anderen 50 % übernimmt.

Der Rabatt der Stadt Konstanz für die Nutzung der Fähre Konstanz – Meersburg wird darüber hinaus bei der Berechnung der Finanzierungsanteile berücksichtigt.

Bei Auslaufen der Landesförderung ist über die Kostenbeteiligung neu zu entscheiden.

Sachverhalt

In der Sitzung des TUA vom 18.09.2017 war über den Vorschlag des Bodenseekreises informiert worden, die Städteschnellbusverbindung Konstanz – Ravensburg auszubauen.

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.

Die Anforderungen sind sehr anspruchsvoll. Eine Defizitförderung bekommt nur, wer schnelle Verbindungen anbietet, einen Ein-Stunden-Takt von 5 Uhr bis 24 Uhr vorsieht, fahrgastfreundliche Umsteigezeiten mit Anschlussicherung bieten kann und in der Regel eine zweiseitige Anbindung an den SPNV gewährleistet.

Die Verwaltung hat von Beginn an mit den Nachbarlandkreisen der in Frage kommenden Linien verhandelt. Nur ein gemeinsames, abgestimmtes Vorgehen macht Sinn. Bei den Verhandlungen wurden die anspruchsvollen Fahrpläne auf langen Strecken mit den Kostenwirkungen intensiv besprochen, wobei auch Alternativen überprüft wurden.

Entsprechend war im Kreistag am 26.10.2015 wie folgt informiert und beschlossen worden:

- 1. Stockach – Tuttlingen:** Aufgrund der hohen prognostizierten Kosten wurde statt einer Regiobuslinie eine bedarfsorientierte Bedienung mit schnellen Direktkursen umgesetzt (5 x täglich je Richtung). Da diese Linie nicht förderfähig ist, tragen die Landkreise die Kosten (je rund 80.000 €).
- 2. Stockach – Sigmaringen:** Aufgrund erheblicher Kosten, schlechter Übergangszeiten zum Schienenverkehr und dem überschaubaren Potential wird diese Linie nicht weiter verfolgt.
- 3. Friedrichshafen – Konstanz:** Der Bodenseekreis hatte die „neue“ Schnellbuslinie zurück gestellt, da bereits Abstimmungsgespräche mit dem Landkreis Sigmaringen zur Verbindung Sigmaringen – Überlingen liefen.

Nachdem die Regionalbuslinie Sigmaringen – Überlingen gut angelaufen ist, hat der Bodenseekreis eine 4. Variante ins Spiel gebracht. Wegen der über den Städteschnellbus Konstanz – Friedrichshafen hinaus bereits gut bedienten Strecke zwischen Überlingen und Friedrichshafen, macht der Bodenseekreis den Vorschlag, statt dieser die bisher nicht aufgeführte Städteschnellbusverbindung Konstanz – Ravensburg auszubauen.

Der Bodenseekreis hatte 2017 deshalb um Mitteilung gebeten, ob der Landkreis Konstanz einen entsprechenden Vorstoß gegenüber dem Ministerium für Verkehr unterstützen und sich an einem Ausbau dieser Linie finanziell beteiligen würde.

Der TUA hat am 18.09.2017 hierzu festgehalten, dass der Landkreis Konstanz grundsätzlich das Interesse des Bodenseekreises an einem Ausbau des Angebots auf der Städteschnellbuslinie Konstanz – Ravensburg zur Regionalbuslinie unterstützt. Dies muss allerdings wirtschaftlich darstellbar sein, wozu aber weitere Daten vorzulegen wären (aktuelle Nutzung, Potentiale, Prognose für die künftige Nutzung, Darstellung der Vorteile etc.). Auch wäre wohl eine Beteiligung der Stadt Konstanz als voraussichtlich größtem Nutznießer im Landkreis Konstanz zu klären.

Seitens des Bodenseekreises liegen jetzt folgende Ergänzenden Informationen vor:

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 DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (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 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. Da es erklärter Wille der Landesregierung ist, weitere RegioBus-Linien zu etablieren, hat das Land diese Linie als förderfähig erklärt.

Gemeinsam mit der RAB wurde ein Fahrplankonzept entwickelt, das die Betriebszeiten des RegioBusses umfasst. Die RAB hat auf dieser Basis ungefähre Kosten von 1,5 Mio. Euro p.a. für die zusätzlichen Fahrleistungen einschließlich der Fähreübersetzungskosten ermittelt. Die zu erwartenden Mehrerlöse sind dabei schon abgezogen.

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, Sonntagen und Feiertagen von 7:00 Uhr bis 24:00 Uhr. Weitere Kriterien sind eine möglichst direkte Streckenführung mit attraktiven Reisezeiten und spezifischen 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 (für Konstanz -> Zug von/nach Kreuzlingen/Weinfelden u. Radolfzell sowie Stadtbus Konstanz; Ravensburg und Markdorf jeweils Zug + Bus; Oberteuringen und Meersburg jeweils Bus)

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 zwischen Ravensburg und Markdorf möglichst gut zu ergänzen.

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 in Ravensburg und Markdorf erschlossen.

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 durchführenden Busunternehmens RAB möglich.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die ergänzenden Informationen des Bodenseekreises erfüllen aus Sicht der Verwaltung die Anforderung des TUA vom 18.09.2017, dass der Ausbau des Angebots auf der Städte-schnellbuslinie Konstanz – Ravensburg zur Regionalbuslinie wirtschaftlich darstellbar ist.

Die Darstellung zu Nutzung, Potentiale sowie Prognose für die künftige Nutzung belegen allerdings auch, dass von einem Ausbau des Angebots die Stadt Konstanz größter Nutznießer im Landkreis Konstanz wäre. Die Anschlüsse am Bahnhof Konstanz auf den Schienenpersonennahverkehr werden sich in Grenzen halten und ggf. eher eine Anschlussoption in die Schweiz darstellen. Wer in Richtung Radolfzell/Singen möchte fährt nicht mit dem Bus bis Konstanz sondern steigt vorher auf die Schiene um (Bodenseegürtelbahn). Der Anschluss auf den Busverkehr beschränkt sich auf den Stadtbus Konstanz. Die Potenziale, die im touristischen Verkehr, dem Hochschulstandort sowie im Ausbildungs- und Berufsverkehr gesehen werden, sprechen ebenfalls für den Nutzen der Stadt Konstanz.

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 zuständig. In diesem Sinne wäre ein Ausbau der Städte-schnellbuslinie zur Regionalbuslinie durch den Landkreis Konstanz nicht zwingend erforderlich, angesichts des Erfordernisses, den ÖPNV auf die geänderten Rahmenbedingungen wie Demografiewandel, Veränderungen der Schullandschaft, Energiewende und Umweltschutz und den damit einhergehenden Veränderungen anzupassen, aber dringend empfehlenswert. Der Landkreis sollte sich deshalb an der Umsetzung beteiligen.

Eine finanzielle Beteiligung könnte sich hierbei an den bestehenden Finanzierungskooperationen von Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz im Schienenverkehr orientieren. Hier werden die Kostenanteile der Anbindungen in Richtung St. Gallen und Zürich, die auf das Stadt-/Kreisgebiet entfallen zu jeweils 50 % getragen.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb, sich an den Kosten einer Regionalbuslinie Konstanz – Ravensburg mit 50 % der nach dem Territorialprinzip auf den Landabschnitt des Landkreis Konstanz entfallenden Kosten zu beteiligen, wenn die Stadt Konstanz die anderen 50 % übernimmt.

Seitens der Stadt Konstanz wird darum gebeten, bei der Festlegung der konkreten Beteiligung zu berücksichtigen, dass die Stadt Konstanz bereits über einen „Sonderabbatt“ für die Nutzung der Fähre Konstanz – Meersburg einen Finanzierungsanteil leistet. Die Verwaltung befürwortet dies.

Finanzielle Auswirkungen

Vorgeschlagen wird eine Kostenaufteilung nach dem Territorialprinzip (Streckenlänge 42,8 km, hierbei wird die Seestrecke der Fähre Konstanz – Meersburg nicht berücksichtigt). Hieraus ergibt sich folgende Aufteilung des kommunalen Anteils:

Anteil am Landabschnitt Lkr. Konstanz (in %):	11,92%
Anteil am Landabschnitt Lkr. Bodenseekreis (in %):	61,53%

Anteil am Landabschnitt Lkr. Ravensburg (in %):	26,55%
Summe	100,00%

für den Landkreis Konstanz ergäben sich nach Abzug der Förderung i. H. v. 60 % noch Kosten in Höhe von ca. 72.000 Euro pro Jahr. Dieser Betrag wäre von Stadt Konstanz und Landkreis Konstanz zu jeweils 50 % (also rund 36.000 €/a) zu tragen.

Der Anteil der Stadt Konstanz aus dem Sonderrabatt der Fähre beträgt für das Gebiet des Landkreises Konstanz 6.405 € (= 11,92% des gesamten Rabatts i.H.v. 53.730 €). Bei einer Entlastung des Anteils der Stadt Konstanz um diesen Betrag beläuft sich der Anteil des Landkreises Konstanz auf 42.405 € (Stadt Konstanz = 29.595 €).

Anlagen

Keine.