

Sitzungsvorlage 2024/046

Verfasser:
Ravensburger Verkehrs- und Versorgungsbetriebe, Sabine Elmer, Jenny
Jungnitz, Dr. Andreas Thiel-Böhm

Stand: 13.02.2024

Az. 7529926

Beteiligung:
Stadtplanungsamt
Dr. Oliver Wittig, Ernst & Young Law GmbH Rechtsanwaltsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Betriebsausschuss Ravensburger Verkehrs- und Versorgungs- betriebe	21.02.2024	öffentlich
Gemeinderat	26.02.2024	öffentlich

**Sachbeschluss: ÖPNV - gemeinwirtschaftlicher Verkehr im Schussental ab 01.01.2027
- Neuaufstellung des Stadtbus Ravensburg Weingarten zu einem kommunalen ÖPNV**

Beschlussvorschlag:

1. Der GMS-Beschluss zum ÖPNV im Klimamobilitätsplan vom 30.11.2023 für einen gemeinwirtschaftlichen ÖPNV ab 01.01.2027 wird umgesetzt.
2. Der Gemeinderat stimmt dem Partnerschafts- und Konsortialvertrag, ab 01.01.2027, in der Anlage zur Neuaufstellung des ÖPNV im Mittleren Schussental zu. Die Verwaltung wird ermächtigt, redaktionelle Änderungen vornehmen zu können.
3. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Gesellschaftsänderungen der stadtbuss GmbH hin zu einer kommunalen Organisationseinheit vorzunehmen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Landkreis Ravensburg, auf Basis des im Kreistages bereits beschlossenen Eckpunktepapiers, eine Zukunftsvereinbarung zum finanziellen Ausgleich für erbrachte ÖPNV-Leistungen vertragsreif auszufertigen und abzuschließen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Landkreis Ravensburg als Aufgabenträger für den ÖPNV eine Delegationsvereinbarung abzuschließen.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, im Herbst 2024 die EU-Bekanntmachung zur Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen zu veröffentlichen.

Entwicklung eines gemeinwirtschaftlichen Verkehrs im Mittleren Schussental

Der Ausbau des ÖPNV im Mittleren Schussental ist seit Jahren ein wichtiges Thema der Kommunalpolitik. Ziel ist es Mobilität neu zu denken, indem ein bürgernahes, bedarfsorientiertes und gemeindeübergreifendes ÖPNV-Angebot geschaffen wird. Durch dieses Angebot sollen mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen und der Umweltverbund gestärkt werden.

Seit der Fortentwicklung des Buskonzepts zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015, dass unter anderem eine Reduzierung des Fahrplantakts auf der Linie 1 von einem 10/20 Minutentakt auf einen regelmäßigen 15 Minutentakt zur Folge hatte, wurden Gespräche über eine künftige kommunale Gestaltung des ÖPNV Angebots geführt. Die privaten Verkehrsunternehmen können eigenwirtschaftlich die Zukunftsherausforderungen (Bspw. E-Busse und Elektrifizierung der Betriebshöfe) in Verbindung mit dem Ausbau des ÖPNV-Angebots nicht leisten.

Ende 2020 wurde eine Nachtragsvereinbarung zum Betriebsdurchführungsvertrag zwischen RVW und der RAB mit einem einvernehmlichen Vertragsende zum 31.12.2026 unterzeichnet. Somit sind die Verkehrsleistungen auf Gemarkung Ravensburg ab 01.01.2027 neu zu vergeben. In den Jahren zuvor wurde beim Betriebsdurchführungsvertrag zwischen RVW und RAB mehrfach eine im Vertrag enthaltene Verlängerungsklausel angewandt. Die Anwendung dieser Verlängerungsklausel, ohne erneute Ausschreibung der Verkehrsleistungen, wurde vom Rechnungsprüfungsamt gerügt.

Umfassende Verbesserungen des ÖPNV Angebots im Mittleren Schussental wurden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) erarbeitet. Dieser wurde von der Versammlung des GMS am 15.07.2021 beschlossen.

Die Weiterentwicklung des VEP war der Klimamobilitätsplan, der in der Versammlung des GMS am 30.11.2023 verabschiedet wurde. Das darin enthaltene ÖPNV-Verkehrskonzept ist ein wichtiger Teil des Klimamobilitätsplans, da mit den im Klimamobilitätsplan enthaltenen Maßnahmen der CO₂ Ausstoß um insgesamt rd. 41% bis 2030 reduziert werden kann. Im Rahmen des Reduktionspotentials ist, neben dem Rad- und Fußverkehr, der Ausbau des ÖPNV-Fahrplanangebotes eine wichtige Stellschraube.

Das Verkehrskonzept soll stufenweise bis 2030 umgesetzt werden. In einem ersten Schritt sind Taktverdichtungen im Fahrplanangebot der Linie 1, eine Neukonzeption der Linienführung der Linie 5 und die Einführung einer neuen Linie 2 vorgesehen. Das Verkehrskonzept mit allen geplanten Maßnahmen in den jeweiligen Stufen liegt als Anlage 3 bei.

Gestaltungsspielräume eines gemeinwirtschaftlichen Verkehrs

In Zukunft kann die kommunale Ebene über das Fahrplanangebot und die Bedienung von Haltestellen entschieden. Die Bedienzeiten von wann bis wann der ÖPNV verkehrt, der gefahrene Takt und welche Wohnplätze angefahren werden, wird durch die kommunale Gesellschaft festgelegt. Ein kommunal organisierter ÖPNV lässt ein mitwachsendes Konzept nach kommunalen Anforderungen und städtebaulichen Weiterentwicklungen zu.

Die Leitplanken aller Anpassungen bildet der Klimamobilitätsplan. Testphasen und Evaluations- und Optimierungsverfahren sind danach auszurichten.

Auch auf die Festlegung der Tarife können die Kommunen über die kommunale Gesellschaft Einfluss nehmen. Allerdings sind Vorgaben wie das Deutschlandticket oder das Jugendticket BW sowie Regelungen des Verkehrsverbundes bodo umzusetzen.

Forderungen einer Kommune nach Anbindung von zusätzlichen Haltestellen können, gegen Kostenübernahme durch die Kommune, einfach und zügig umgesetzt werden.

Den Einwohnern kann ein attraktives ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden, das einen Umstieg auf den ÖPNV bewirkt und somit zu einer deutlichen Verbesserung des Modal Split führt. Auch das Ziel einer deutlichen Senkung des CO₂ Ausstoßes kann realisiert werden.

Kosten eines gemeinwirtschaftlichen Verkehrs

Die Kostenverteilung zwischen den Partnern ergibt sich aus der Anzahl der Abfahrten pro Haltestelle in den Fahrplänen sowie der Einwohnerzahl der Kommune. Hierbei sollen die Abfahrten mit 75 % und die Einwohnerzahl mit 25 % gewichtet werden. Daraus ergibt sich ein Kostenverteilungsschlüssel, der für Ravensburg bei rd. 59 % liegt. Der zugesagte Zuschuss des Landkreises wird auch nach diesem Kostenschlüssel auf die Kommunen verteilt. Danach ergeben sich für Ravensburg für die Stufe 1 geschätzte Kosten nach Abzug des Landkreis Zuschusses in Höhe von rd. 1,23 Mio. Euro.

Zu den Kosten für die Fahrleistungen kommen noch Kosten für den kommunalen Verbund wie z. B. Personalkosten für das Management hinzu. Diese Kosten werden nach Zentralität der Orte, Einwohnerzahl und Fläche gewichtet.

Die Kostenaufstellungen sind in der Anlage 3, Verkehrskonzept, enthalten.

Weitere Schritte für die Umsetzung eines gemeinwirtschaftlichen Verkehrs

Mit den beteiligten Kommunen ist ein Partnerschafts- und Konsortialvertrag (siehe Anlage 1) abzuschließen. Dieser ist Grundlage für den Abschluss einer Zukunftsvereinbarung mit dem Landkreis Ravensburg zum finanziellen Ausgleich von ÖPNV Leistungen (Entwurf siehe Anlage 2).

Vor der Veröffentlichung der EU-Vorabkennzeichnung (öDA) im Herbst 2024 zur Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen, ist mit dem Landkreis Ravensburg, als Aufgabenträger für den ÖPNV, eine Delegationsvereinbarung abzuschließen. Die Delegationsvereinbarung ermächtigt die Kommunen, rechtlich und verkehrlich die Aufgaben der Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen durchzuführen. Im Jahr 2025 soll dann die Ausschreibung der Verkehrsleistungen erfolgen.

Im Vorfeld der EU-Vorabkennzeichnung / Ausschreibung sind hierfür Fahrpläne für alle Linien zu erstellen, die ab 2027 im Stadtbus verkehren. Ausschreibungskriterien, wie z. B. Qualität, Dienst- und Umlaufpläne, Fuhrparkausstattung, sind zu definieren.

Die Stadtbus Gesellschaft wird neuorganisiert. Die Kommunen bilden zunächst einen Beirat und treten spätestens ab 01.01.2027 in die Organisationseinheit Stadtbus ein. Die Verkehrsunternehmen treten spätestens zum 31.12.2026 aus der Stadtbus GmbH aus. Die derzeitigen Stadtbus Gesellschafter sind über die Entwicklungen und Vorgehensweise informiert und tragen die Neuorganisation des ÖPNV mit.

Kosten und Finanzierung:

Siehe Angabe im Sachverhalt unter Kosten eines gemeinwirtschaftlichen Verkehrs.

Klimawirkungsprüfung:

Einschätzung der CO₂-Relevanz



Hat der Beschlussgegenstand voraussichtlich Auswirkungen auf die CO₂-Bilanz der Stadt Ravensburg?

Ja

positiv
 negativ

Nein

1. Menge der CO₂-Emissionen

- gering** → bis ca. 3 t CO₂ / Jahr (entspricht < 6,3 MWh_{el} / 12 MWh Erdgas / 13.800 PKW km)
 mittel → bis ca. 130 t CO₂ / Jahr (entspricht < 270 MWh_{el} / 525 MWh Erdgas / 600.000 PKW km)
 erheblich → über ca. 130 t CO₂ / Jahr (entspricht > 270 MWh_{el} / 525 MWh Erdgas / 600.000 PKW km)

2. Dauer der CO₂-Emissionen

- kurz** → max. 1 Jahr
 mittel → 1 Jahr bis 10 Jahre
 langfristig → 10 und mehr Jahre

Textliche Begründung der Einschätzung (Kurzversion)

Die Klimaziele des Landes Baden-Württemberg und das Projekt Klimamobilitätsplan GMS ist neben einer deutlichen Erhöhung der Wege im Radverkehr, Fußverkehr und ÖV sowie einer Steigerung der klimaneutralen Fahrzeuge im Pkw- und Schwerverkehr eine Reduzierung des verkehrsbedingten CO₂-Ausstosses um 40 % im Zeitraum zwischen den Jahren 2010 und 2030.

Anlage/n:

- Anlage 1: Entwurf Partnerschafts- und Konsortialvertrag
Anlage 2: Entwurf Zukunftsvereinbarung mit dem Landkreis Ravensburg
Anlage 3: Verkehrskonzept ab 01.01.2027