



**Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV);
Verbundüberschreitende Kooperationen**

Beschlussvorschlag:

1. Der Landkreis Reutlingen beteiligt sich ab 01.01.2009 an folgenden verbundüberschreitenden Kooperationen des Verkehrsverbundes naldo und trägt die hieraus resultierenden, anteiligen Ausgleichszahlungen:
 - Bereich Bempflingen / Verkehrsverbund VVS (max. 47.000 EUR pro Jahr, abzüglich 4.000 EUR Einsparungen bei den Schülerbeförderungskosten)
 - Raum Riedlingen / Verkehrsverbund DING (voraussichtlich keine Kosten)
 - Raum Bad Saulgau / Verkehrsverbund bodo (ca. 400 EUR pro Jahr).
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, die entsprechenden Vereinbarungen mit den Kooperationspartnern zu schließen.

Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtkosten:	ca. 605.100 EUR	Kostenanteil Landkreis: max. 47.400 EUR, abzüglich 4.000 EUR Einsparungen bei den Schülerbeförderungskosten
Haushaltsstellen:	1.7920.7150.000 und 1.7920.6390.000	Haushaltsmittel werden im Haushaltsplan 2009 eingeplant
jährliche Folgekosten: max. 43.400 EUR pro Jahr		

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Durch verbundübergreifende Tarifkooperationen in den Grenzbereichen von Verkehrsverbänden soll der ÖPNV für die Fahrgäste attraktiver werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen weitere Kooperationen an den Außengrenzen des Verkehrsverbundes naldo zum 01.01.2009 umgesetzt werden

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Allgemeines

Vielfach orientieren sich die Verkehrsverbände und ihre Angebote an den Landkreisgrenzen und nicht immer an der verkehrlichen Nachfrage der Fahrgäste. Bei verbundüberschreitenden Fahrten kann es deshalb vorkommen, dass Fahrgäste verschiedentlich bis zu drei verschiedene Fahrscheine erwerben müssen. Im Grenzbereich zwischen

naldo und dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart – VVS - können dies z. B. Fahrscheine von naldo, VVS und der Deutsche Bahn AG - DB - sein. Dies ist für die Fahrgäste unübersichtlich und zumeist auch teuer. Durch weitere verbundüberschreitende Kooperationen soll dieses Zugangshemmnis abgebaut werden.

Kooperationen bieten folgende Vorteile:

1. Bei der Integration neuer Orte in einen Verbundtarif (z. B. Bempflingen in den naldo-Tarif) können Kunden von den günstigen Konditionen des Verbundtarifs profitieren. Dies sind z. B. günstigere Fahrpreise, Zonengültigkeit der Fahrausweise (statt bisher streckenbezogener Haustarife), freie Wahl der Verkehrsmittel, Nutzung der Stadtverkehre ohne Aufpreis sowie Freizeitregelungen bei den Schülermonatskarten und Mitnahmeregelungen bei Zeitkarten.
2. Bei der Schaffung gemeinsamer Tarifpunkte ist es möglich, die Fahrtstrecke mit zwei Verbundfahrkarten zurück zu legen. Damit steht den Fahrgästen im Vergleich zur Kombination Verbundtarif – Haustarif von DB und RSB Regionalbus Stuttgart GmbH – und ggf. weiterem Verbundtarif ein umfangreicheres und in der Regel günstigeres Tarifangebot zur Verfügung. Außerdem ist dadurch ein Übergang auf weitere Verkehrsträger wie z. B. Stadtverkehre möglich. Ein weiterer Vorteil ist der Wegfall eines Fahrscheins, wenn bisher für die Übergangsstrecke ein Haustarif gelöst werden musste. Gemeinsame Tarifpunkte sind darüber hinaus strukturelle Voraussetzung für weitere tarifliche Kooperationen wie z. B. Anschluss-Semestertickets, Anerkennung von Freizeitregelungen und verbundüberschreitende Kombi-Tickets für Veranstaltungen plus ÖPNV-Nutzung.
3. Bei Erfüllung der sogenannten „Kooperationsklausel“ sieht das Land von einer Minderung des Landeszuschusses ab (Malus bei Nichterfüllung).
4. Durch die Aneinanderreihung der Verbundtarife wird die Möglichkeit für eine Zusammenarbeit beim Fahrscheinvertrieb, insbesondere beim elektronischen Fahrgeldmanagement, eröffnet. Es können durch verbundüberschreitende Anwendungen wirtschaftlichere Lösungen erzielt werden. Insgesamt können Angebot und Nachfrage wesentlich verbessert werden.

2. Neue Kooperationen zum 01.01.2009

Wie bereits in KT-Drucksache Nr. VII-0466 (ÖPNV-Bericht 2007 und Mittelverwendung 2008) unter Ziffer 7 dargestellt, wurden die finanziellen Auswirkungen weiterer Kooperationen geprüft. Die Ergebnisse über die finanziellen Auswirkungen liegen inzwischen vor:

2.1 Bempflingen – Übergang zum VVS

Für die Fahrt zwischen Bempflingen und Metzingen gilt derzeit für die Buslinie der Haustarif der RBS und für die Zugstrecke der DB-Tarif. Zukünftig soll Bempflingen auf die Wabengrenze der naldo-Wabe 219 (Metzingen, Riederich, Grafenberg, Dettingen) gelegt werden. Fahrgäste aus Bempflingen, die ein Ziel im naldo-Gebiet haben, können dann bereits ab Bempflingen zum naldo-Tarif fahren. Dies gilt selbstverständlich auch in der Gegenrichtung.

Von der Kooperation profitieren jedoch nicht nur Fahrgäste mit Quelle oder Ziel Bempflingen, sondern auch Fahrgäste im Quell-/Zielverkehr naldo - VVS. Durch die Verlegung von Bempflingen auf die naldo-Wabengrenze wird gleichzeitig ein gemeinsamer Tarifpunkt von VVS und naldo geschaffen. Für Fahrgäste, die beide Verkehrsverbände nutzen wollen, bedeutet dies den Wegfall der bisher notwendigen dritten Fahrkarte sowie die Möglichkeit, die gesamte Fahrtstrecke mit Verbundfahr-scheinen zurück zu legen (siehe Ziffer 1.2). In der Regel wird dadurch der Fahrpreis

günstiger. Es kann jedoch in Einzelfällen zu Verteuerungen kommen, insbesondere wenn bisher mit der BahnCard für kurze Strecken ein ermäßigter Fahrschein gekauft wurde.

Das Gutachterbüro PTV hat durch Fahrgastzählungen und –befragungen festgestellt, dass insgesamt jährlich über 610.000 Fahrgäste von der Kooperation profitieren würden. Aufgrund von Harmonisierungs- (neuer Tarif ist niedriger als der bisherige Fahrpreis) und Durchtarifierungsverlusten (Wegfall eines oder mehrerer Fahrscheine; dadurch insgesamt günstigerer Fahrpreis) würden jedoch Einnahmeverluste in Höhe von 235.500 EUR pro Jahr entstehen.

Diese Einnahmeverluste verteilen sich auf die folgenden Fahrgastgruppen:

- Fahrgäste mit Quelle/Ziel Bempflingen: 15.300 EUR
- Fahrgäste mit einem Verbund-Zeitfahrschein bis zur Verbundgrenze und einem DB-Anschlussfahrchein (z. B. naldo-Monatskarte oder Semesterticket bis Metzingen, DB-Einzelfahrchein bis Stuttgart): 153.900 EUR
- Fahrgäste mit Zeitfahrkarten im Quell-/Zielverkehr naldo – VVS, die künftig zwei angrenzende und in der Summe günstigere Verbund-Zeitfahrkarten lösen können (z. B. Metzingen – Stuttgart mit Weiterfahrt im VVS-Gebiet): 66.300 EUR.

Nach einer Untersuchung des VVS verteilen sich die verbundüberschreitenden Verkehrsströme im Bereich Bempflingen wie folgt: 39 % der Fahrgäste wohnen im VVS-Gebiet und fahren in das naldo-Gebiet, 61 % der Fahrgäste fahren aus dem naldo-Gebiet in den VVS. Daher erfolgt die Aufteilung der Kooperationskosten auf die Verbünde entsprechend diesen Anteilen (39 % VVS, 61 % naldo).

Der aus dem Bereich naldo zu finanzierende Anteil beträgt 143.700 EUR. Davon verursachen die Nutzer des naldo-Semestertickets Kooperationskosten in Höhe von 67.400 EUR, die entsprechend den Vereinbarungen zum Semesterticket aus der Umlage bei den Studenten zu finanzieren sind. Die übrigen 76.300 EUR sind von den naldo-Landkreisen Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und Zollernalbkreis zu tragen. Derzeit ermittelt naldo in Abstimmung mit dem Busunternehmen den Verbundzuschlag, der den genannten Ausgleichsbetrag noch mindern wird. Nach Abzug von eingesparten Schülerbeförderungskosten in Höhe von rund 4.000 EUR liegt der Anteil des Landkreises Reutlingen an den Kooperationskosten bei maximal 43.000 EUR jährlich (abzüglich anteiligem Verbundzuschlag).

2.2 Raum Riedlingen – Übergang zu DING

Im Bereich Riedlingen grenzen naldo und der Verkehrsverbund Donau - Iller – DING - aneinander. Im verbundüberschreitenden Verkehr sind dort vor allem Schüler unterwegs, die die weiterführenden Schulen in Riedlingen (Gymnasium), Ehingen (Berufsschulen), Biberach (ebenfalls Berufsschulen) besuchen. Das Verbundgebiet von naldo soll um eine zusätzliche Wabe Riedlingen (inkl. Langenenslingen und Ertingen) ergänzt werden. Auf Grund der Verkehrsströme und des Freizeitverkehrs soll sich zusätzlich DING über das Lautertal bis Münsingen ausdehnen. Für Fahrgäste aus Münsingen, dem Lautertal und Zwiefalten bedeutet dies, dass sie gleich beim Einstieg einen Fahrschein für alle Ziele im Gebiet von DING lösen können. Alle Fahrgäste aus dem übrigen naldo-Gebiet erreichen Riedlingen mit dem naldo-Tarif. Insgesamt profitieren rund 130.000 Fahrgäste von dieser Kooperation. Durch die Kooperation entstehen Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste in Höhe von insgesamt ca. 27.000 EUR pro Jahr. Nach derzeitigem Stand können diese Kosten durch Einsparungen bei den Schülerbeförderungskosten des Landkreises Biberach und des Alb-Donau-Kreises sowie dem Verbundzuschlag finanziert werden. Auf den

Landkreis Reutlingen kommen voraussichtlich keine Kosten für diese Kooperation zu.

2.3 Bad Saulgau – Übergang zu bodo

Südlich von Bad Saulgau grenzt naldo an den Verkehrsverbund Bodensee - Oberschwaben – bodo -. Um den Übergang zu erleichtern, wird bodo bis Bad Saulgau erweitert. Insgesamt sind davon eine Zugverbindung sowie 7 Buslinien betroffen. Durch die Kooperation vereinfacht sich der Fahrscheinkauf für rund 260.000 Fahrgäste jährlich. Pro Jahr entstehen Kooperationskosten in Höhe von ca. 107.600 EUR. Die Hälfte hiervon entfällt auf naldo. Hauptsächlich sind hiervon Fahrgäste aus dem Landkreis Sigmaringen betroffen. Aus dem Landkreis Reutlingen gibt es auf dieser Verbindung nur wenige Fahrgäste. Der Kostenanteil des Landkreises Reutlingen wird derzeit auf ca. 400 EUR jährlich beziffert.

2.4 Weitere Kooperationen

Zum 01.01.2009 soll außerdem eine Kooperation im Raum Aulendorf (Integration von Aulendorf in DING) realisiert werden. Hiervon sind ca. 225.000 Fahrgäste betroffen. Die Kooperationskosten liegen bei ca. 72.000 EUR. Diese Kosten werden im wesentlichen von den Landkreisen Ravensburg und Biberach sowie der Stadt Ulm getragen. Auf den Landkreis Reutlingen kommen hierfür keine Kosten zu.

Eine weitere Kooperation ist im Raum Pfullendorf (Integration in bodo) geplant. Diese verursacht Einnahmeausfälle in Höhe von ca. 163.000 EUR pro Jahr. Insgesamt profitieren jährlich rund 390.000 Fahrgäste von der Tarifabsenkung. Auch hier entstehen für den Landkreis Reutlingen keine Kosten.

Ob die bereits in KT-Drucksache Nr. VII-0466 erwähnte Kooperation im Raum Horb zum 01.01.2009 realisiert werden kann, ist noch offen. Die Entscheidung der Gremien im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Freudenstadt steht noch aus.

Die zum 01.01.2009 geplanten Kooperationen verbessern den Zugang zum ÖPNV für insgesamt rund 1,6 Mio. Fahrgäste pro Jahr. Hieraus resultieren Einnahmeausfälle für die Verkehrsunternehmen durch Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste in Höhe von jährlich 605.100 EUR. Diese sind durch die Verbünde bzw. Gebietskörperschaften auszugleichen. Der Anteil des Landkreises Reutlingen für alle Kooperationen beträgt jährlich max. 47.400 EUR. Die Ausgleichszahlungen des Landkreises Reutlingen an den Verkehrsverbund naldo für verbundbedingte Belastungen betragen derzeit ca. 225.000 EUR pro Jahr. Diese würden sich bei Umsetzung aller Kooperationen um rund 47.400 EUR jährlich erhöhen. Dieser Betrag wird allerdings noch durch Einsparungen bei den Schülerbeförderungskosten in Höhe von ca. 4.000 EUR gemindert.

In diesem Zusammenhang ist auch zu sehen, dass das Land seine Verbundförderung von der Kooperationsbereitschaft der Verbünde abhängig gemacht hat. Sollten die Verbünde keine Kooperationen mit Nachbarverbänden eingehen, hätte dies zur Folge, dass das Land die Landeszuweisungen kürzt. naldo-weit würde diese Malus-Regelung zu Einnahmeausfällen in Höhe von rund 240.000 EUR pro Jahr führen. Diese müssten von den Gebietskörperschaften getragen werden. Auch vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, Kooperationen aktiv voranzutreiben. Vorrangiges Ziel ist es jedoch, die bisherigen Fahrgäste weiterhin an den ÖPNV zu binden und durch attraktive Preise und gute Übergangsmöglichkeiten zwischen den Verbänden möglichst zahlreiche neue Kunden zu gewinnen.