



INFORMATIONSVORLAGE

VORL.NR. 195/19

Federführung:

FB Nachhaltige Mobilität

Sachbearbeitung:

Scheuermann, Martin

Datum:

15.05.2019

Betreff:

Kosten und Finanzierung des ÖPNV in Ludwigsburg: Rückblick und Ausblick

Bezug SEK:

MP 08 - Mobilität

Bezug:

Vorl. 355/18, „Mehrkosten beim ÖPNV“, Antrag der CDU-Fraktion vom 24.09.2018

Anlagen:

Übersicht Rechnungsergebnis und Planansatz

Mitteilung:

Die Stadt Ludwigsburg hat in der Vergangenheit enorme finanzielle Mittel in die Hand genommen, um den ÖPNV in Ludwigsburg zu stärken. Aufgabenträger und damit Hauptfinanzierer des Busverkehrs ist der Landkreis. Die Stadt Ludwigsburg beteiligt sich an bestimmten, gemeindeübergreifenden Verkehren (Buskonzepte, Nachtbus). Zudem hat die Stadt Ludwigsburg im Stadtverkehr einzelne Taktverdichtungen oder Linienergänzungen implementiert, die in sog. Verkehrsverbesserungsverträgen geregelt sind. Seit 1. August 2018 gibt es zudem das Stadtticket, dessen Deckungslücke von der Stadt zu übernehmen ist, und das als Pilotprojekt bis Ende 2019 läuft.

Die nachfolgenden Zahlen und Informationen sollen einen Überblick über die Kosten der vergangenen Jahre geben. Eine detaillierte Übersicht kann der Anlage 1 entnommen werden. Nicht dargestellt sind Ausgaben für Unterhalt oder Instandsetzungen an Haltestellen sowie der sukzessive barrierefreie Ausbau von Haltestellen. Ebenso sind Kosten für Planungen oder Gutachten nicht aufgeführt, weil diese oftmals nicht einem einzelnen Verkehrsträger zugeordnet werden können.

Angefallene Kosten für den ÖPNV

- Für das Buskonzept „**Südöstliches Kreisgebiet**“ fielen seit 2010 jährlich rund 75.000 Euro an. Neben dem Landkreis sind die Kommunen Remseck, Ludwigsburg und Kornwestheim daran beteiligt. Das Gebiet umfasst mehrere Linien.

Ausblick: Ab 2020 sind deutliche Kostenreduzierungen für den städtischen Haushalt zu erwarten. Der Grund ist, dass die bisher im Buskonzept enthaltenen Linien nun eigenwirtschaftlich gefahren werden. Bisher zeichnet sich nur für die Linie 533 (Remseck – Ludwigsburg – Markgröningen) aufgrund einer nachträglichen Zubestellung eine sehr moderate Kostenbeteiligung ab.

- Für die **Direktbuslinie Ludwigsburg – Waiblingen** (Linie 432) entstanden der Stadt jährlich rund 19.000 Euro Kosten.

Ausblick: Die Linie 432 ist Bestandteil des eigenwirtschaftlichen Antrags im Linienbündel 7 (Stadtverkehr Ludwigsburg), daher entstehen ab 2020 hierfür keine Kosten mehr.

- Die Kostenbeteiligung am **Nachtbusnetz** belief sich in der Vergangenheit auf 25.000 bis 30.000 Euro pro Jahr.

Ausblick: In den kommenden Jahren sind hinsichtlich der anfallenden Kosten keine wesentlichen Änderungen zu erwarten.

- Für das Buskonzept zur Anbindung des **Tammerfeld** fielen in den vergangenen Jahren rund 6.500 Euro an. Aus Ludwigsburg betrifft dies die Linie 424.

Ausblick: Ab 2020 entstehen der Stadt hierfür keine Kosten mehr, da die betroffenen Linien dann in eigenwirtschaftlichen Verkehren (Stadtverkehr Ludwigsburg) bzw. durch Direktvergabe (Stadtverkehr Bietigheim-Bissingen) gefahren werden.

- Die Verkehrsverbesserung an der **Hartenecker Höhe** (Linie 426) gibt es seit dem Jahr 2014, mit jährlichen Kosten von durchschnittlich rund 22.500 Euro.

Ausblick: Ab 2020 entstehen der Stadt Ludwigsburg hierfür keine Kosten, da das Leistungsangebot künftig eigenwirtschaftlich gefahren wird.

- Für die Verkehrsverbesserung an der **Neckarerrasse**, die ab Mitte 2015 eingeführt wurde, ist der Stadt Ludwigsburg noch keine Rechnung für 2018 eingegangen. In den Jahren 2016 und 2017 lag die jährliche Kostenbeteiligung bei rund 20.000 Euro.

Ausblick: Die Verbindung ist zukünftig sowohl Bestandteil des Linienbündel 6 (Marbach), welches ab 01.08.2019 eigenwirtschaftlich den Betrieb aufnimmt, als auch des eigenwirtschaftlichen Antrags der LVL im Linienbündel 7 durch die regelmäßige Verlängerung der Linie 421 bis zur Haltestelle Immanuel-Dornfeld-Straße; damit entstehen der Stadt bei deutlich verbessertem Verkehrsangebot ab 2020 hierfür keine Kosten..

- Die Verkehrsverbesserung in der **Weststadt** umfasst eine Verlängerung der Linie 420 montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit, zwischen der Haltestelle „Im Waldeck“ und ZOB. Im Jahr 2018 entstanden hierfür Kosten in Höhe von 111.000 Euro.

Ausblick: Die Linie ist Bestandteil des eigenwirtschaftlichen Antrags, damit entstehen der Stadt ab 2020 hierfür keine Kosten.

- Die Bezuschussung des reduzierten **Tickets zur Weihnachtsmarktzeit** wurde 2018 mit der Einführung des Stadttickets nicht mehr fortgesetzt. Die Vorjahre lagen die Ausgaben in der Regel im niedrigen vierstelligen Bereich (< 2.000 Euro).

Ausblick: Eine Wiedereinführung der Ticketreduzierung während des Weihnachtsmarktes ist aufgrund des Stadttickets nicht sinnvoll. Sollten sich die politischen Gremien im Zuge der Haushaltsberatungen für 2020 entscheiden, das Stadtticket nicht fortzuführen, sollte über ein temporäres Ticketmodell zum Weihnachtsmarkt wieder nachgedacht werden.

- Das **Stadtticket** ist zum 1. August 2018 als Pilotprojekt gestartet und läuft bis 31.12.2019. Bei den bisher erfolgten Zahlungen in 2018 handelt es sich um eine Abschlagszahlung anhand einer Grobkalkulation.

Ausblick: Im März und April 2019 gab es eine Fahrgastbefragung, die derzeit ausgewertet wird. Daraus lassen sich genauere Rückschlüsse herleiten, insbesondere was den möglichen Wechsel von Wochen- und Monatsticketinhabern zum Stadtticket betrifft. Neben den reinen Verkaufszahlen der verschiedenen Tickets erhalten Stadt und VVS somit verschiedene Erkenntnisse, die sich auf die Berechnung der Deckungslücke auswirken können.

Ausblick

Durch die neu ausgeschriebenen Busverkehrsleistungen ergibt sich für die Stadt Ludwigsburg ab 2020 eine erhebliche Kostenreduzierung für Verkehrsleistungen. Im Vergleich zu dem Rechnungsergebnis 2018 sind es ab 2020 rund 250.000 Euro weniger Kosten pro Jahr, nämlich rund 32.000 Euro, anstatt rund 282.000 Euro.

Dem gegenüber stehen jedoch höhere Aufwendungen im Bereich der ÖPNV-Tarife. Beim Stadtticket geht die Stadt derzeit von einer jährlich zu tragenden Deckungslücke in Höhe von rund 650.000 bis 700.000 Euro aus. Im 3. Quartal 2019 wird die Stadt Ludwigsburg genauere Zahlen und Erkenntnisse vorliegen haben und den Gremien Vorschläge für das weitere Vorgehen unterbreiten.

Die Mitfinanzierung der Tarifzonenreform erfolgt über die Kreisumlage. Der Landkreis hat nach eigenen Aussagen folgende Mehrausgaben (für den gesamten Landkreis) in den Haushalt eingestellt, die durch die Tarifzonenreform entstehen:

Jahr	Mittel (Landkreis) zur Finanzierung der Tarifzonenreform	Davon Kreisumlageanteil Stadt Ludwigsburg*
2019	3.700.000 €	703.000 €
2020	5.100.000 €	969.000 €
2021	5.100.000 €	969.000 €
2022	5.700.000 €	1.083.000 €
2023	6.100.000 €	1.159.000 €
2024	6.100.000 €	1.159.000 €

*Es wurde ein Kreisumlageanteil in Höhe von 19,0 % angesetzt.

Neben den oben genannten Kosten stehen die kommenden Jahre vornehmlich Infrastruktur- und Baukosten im Fokus. Mit dem BRT-System werden die Verkehrsflächen der nachfragestarken Ost-West-Achse neu geplant und um- bzw. ausgebaut, um die Attraktivität des Nahverkehrs zu steigern, die Emission von Luftschadstoffen und Lärm zu reduzieren und Achsen für die umweltfreundliche Mobilität zu schaffen.

Unterschriften:

Matthias Knobloch

Finanzielle Auswirkungen?				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: Werden im Zuge der Haushaltsaufstellung für 2020 dargestellt.	
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler:

DI, DII, DIII, DIV, 14, 20