

STADT FRIEDRICHSHAFEN Sitzungsvorlage Drucksache-Nr. 2019 / V 00371	Ausfertigungen: Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung, RA, STP
Dienststelle: Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung Aktenzeichen: 12.21.01 HJS/bo	15.11.2019, Unterschrift:
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen): <input checked="" type="checkbox"/> BM Stauber _____ <input type="checkbox"/> EBM Dr. Köhler _____ <input type="checkbox"/> BM Köster _____ <input checked="" type="checkbox"/> OB Brand _____	

Betreff: Antrag der Fraktion Netzwerk für Friedrichshafen zur Einführung eines 1 €-Tagestickets im Tarifgebiet Stadt Friedrichshafen in Verbindung mit dem Ausbau des aktuellen Angebotes Anlage(n): Antrag vom 26.09.2019			
Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.			
<input type="checkbox"/> MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	<input type="checkbox"/> .pdf-, htm-Dateien	<input type="checkbox"/> DVD	<input type="checkbox"/> Video

Referent und Zeitdauer: Herr BM Stauber / Herr Schültke (Geschäftsführer Stadtverkehr FN) 30 min.

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Finanz- und Verwaltungsausschuss	02.12.2019	Vorberatung	öffentlich
Gemeinderat	16.12.2019	Beschluss	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.):

<u>FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN</u>		<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Kosten:	<input type="checkbox"/> einmaliger Aufwand (konsumtiv)	Betrag:	EUR
	<input type="checkbox"/> einmalige Auszahlung (investiv)	Betrag:	EUR
	<input type="checkbox"/> jährlicher Folgeaufwand: Personalkosten	Betrag:	EUR
	Sachkosten	Betrag:	EUR
Zuschüsse	<input type="checkbox"/> einmalige Einzahlung	Betrag:	EUR
bzw.			
Beiträge:	<input type="checkbox"/> laufende (jährlich)	Betrag:	EUR
MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:			
<input type="checkbox"/> Stadt	<input type="checkbox"/> Ergebnis-HH	<input type="checkbox"/> Finanz-HH	Kontierungen:
<input type="checkbox"/> Stiftung	<input type="checkbox"/> Ergebnis-HH	<input type="checkbox"/> Finanz-HH	Kontierungen:
Zur Verfügung stehende Mittel			
Planansatz im lfd. Jahr:			EUR
Ermächtigungsübertrag aus dem Vorjahr:			EUR
Noch bereitzustellen:			EUR
Deckungsvorschlag:			EUR

Beschlussantrag:

1. Der Antrag zur Einführung eines 1-Euro-Tagestickets im Tarifgebiet Stadt Friedrichshafen in Verbindung mit dem Ausbau des aktuellen Angebotes wird aus formalen und inhaltlichen Gründen abgelehnt.
2. Der Geschäftsführer der Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH, der Aufsichtsrat der Technischen Werke Friedrichshafen GmbH und die Vertreter der Stadt im Aufsichtsrat der Technischen Werke Friedrichshafen GmbH werden gebeten, in ihrem weiteren Vorgehen die Intention dieses Antrags (Reduzierung der Tarifvielfalt, Ausweitung des Angebotes) zu prüfen, und die Konsequenzen und Kosten darzustellen. Dies gilt vor allem auch bei den Betrachtungen durch den Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben, bodo, zur neuen Preisgestaltung im Tarifgebiet.
3. Die Geschäftsführung der Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH hat zugesagt, nach Abschluss der dargestellten Arbeiten bei bodo, dem Gemeinderat Friedrichshafen zu berichten, spätestens im Zuge des nächsten ÖPNV-Berichts.

Begründung:

I. Vorbemerkung

Auf den beigefügten Antrag der Fraktion Netzwerk für Friedrichshafen vom 26.09.2019 wird Bezug genommen. Dieser Antrag wurde mit Drucksache-Nr. 2019 V 00306 vom 07.10.2019 in den Gemeinderat in seiner Sitzung am 21.10.2019 eingebracht und vom Gemeinderat zur Kenntnis genommen.

Er ist dem Gemeinderat spätestens zur übernächsten regulären Sitzung am 16.12.2019 zur Entscheidung vorzulegen. Ist dies nicht möglich, ist dem Gemeinderat vom zuständigen Fachamt rechtzeitig ein Zwischenbescheid, der das vorgesehene Behandlungsdatum enthält, zu erteilen.

Fristgerecht wird diese Vorlage dem FVA (zuständig für die Beteiligungsunternehmen) und dem Gemeinderat zur Beratung und Entscheidung vorgelegt.

II. Zu den Beschlussantragsgründen

1. Ablehnung aus formalen Gründen

1.1. Zur Beschlusszuständigkeit des Gemeinderats

Bei dem vorliegenden Antrag handelt es sich um einen Fraktionsantrag nach § 34 Abs. 4 und 5 GemO, den Verhandlungsgegenstand auf die Tagesordnung spätestens der übernächsten Sitzung zu nehmen.

Voraussetzung für dessen Zulässigkeit ist, dass der Verhandlungsgegenstand zum Aufgabengebiet des Gemeinderats gehört. Die Einflussnahme auf die eigenen kommunalen Eigengesellschaften gehört nach § 103 Abs. 1 Nr. 3 GemO unstreitig zum Aufgabengebiet des Gemeinderates.

Für einen die Stadtverkehr FN GmbH unmittelbar bindenden Beschluss des Gemeinderates über den gestellten Antrag fehlt es aus nachfolgend dargestellten Gründen jedoch an einer Beschlusszuständigkeit des Gemeinderats.

Die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH (SVF) ist eine 100%-ige Tochter der Technische Werke Friedrichshafen GmbH (TWF), die wiederum eine 100 %-ige Eigengesellschaft der Stadt Friedrichshafen ist.

Nach § 6 des Gesellschaftsvertrags (GV) der SVF sind nur der Geschäftsführer und die Gesellschafterversammlung Entscheidungsorgane der Gesellschaft. Sie hat keinen eigenen Aufsichtsrat. Die Beschlusszuständigkeit der Gesellschafterversammlung der SVF ist nach § 10 Abs. 1 GV eingeschränkt; die Gesellschafterversammlung beschließt nur in Angelegenheiten, für die nicht der Aufsichtsrat der TWF zuständig ist.

§ 11 Abs. 2 lit. b) – d) des Gesellschaftsvertrages der SVF weist die Zuständigkeiten für

- die Einrichtung, wesentliche Änderung oder Einstellung von Linien;
- den Abschluss, wesentliche Änderung oder Aufhebung von Kooperationsverträgen (Verkehrsverbund, Tarif- oder Verkehrsgemeinschaften o.ä .) dem Aufsichtsrat der TWF zu.

Diese Entscheidungszuständigkeiten sind gleichlautend in § 11 Abs. 8 des Gesellschaftsvertrags der TWF dem Aufsichtsrat der TWF zugewiesen.

Von daher kann der Gemeinderat weder selbst über die Anträge beschließen noch dem Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der SVF eine entsprechende Weisung erteilen.

1.2 Zur Weisungsbefugnis des Gemeinderates gegenüber dem Aufsichtsrat der TWF

Die Aufsichtsratsmitglieder einer kommunalen Eigengesellschaft i.S.d. § 102 ff. GemO unterliegen einem doppelten Rechtsregime.

Einerseits besitzen die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder nach bundesrechtlichem Gesellschaftsrecht grundsätzlich eine selbstständige Stellung, haben Vertraulichkeit zu wahren und dürfen nur „zum Wohl der Gesellschaft“, also unabhängig und nicht weisungsgebunden tätig werden. Andererseits haben sie neben den verfassungsrechtlichen Vorgaben (insbes. kommunale Selbstverwaltung) auch die öffentlich-rechtlichen Vorschriften für Kommunalunternehmen zu berücksichtigen.

Das Kommunalrecht sieht in §§ 102 ff. GemO kein gesetzliches Weisungsrecht der Gesellschafterversammlung gegenüber den AR-Mitgliedern vor. Ebenso räumt der Gesellschaftsvertrag der SVF dem Gemeinderat kein unmittelbares Weisungsrecht gegenüber den entsandten Mitgliedern des Aufsichtsrates ein, so dass über eine solche bindende Weisung der Gemeinderat nicht beschließen kann. Allerdings haben nach § § 104 Abs. 3 GemO die von der Gemeinde entsandten AR-Mitglieder bei ihrer Tätigkeit die besonderen Interessen der Gemeinde zu berücksichtigen.

Denkbar und zulässig ist daher ein Beschluss des Gemeinderates, mit dem die entsandten Mitglieder des Aufsichtsrates aufgefordert werden könnten, sich für eine bestimmte Beschlussfassung im Aufsichtsrat einzusetzen.

Ein solcher Gemeinderatsbeschluss hätte damit zwar keine rechtliche, aber eine gewisse (politische) Bindungswirkung.

Die Verwaltung schlägt vor, die Stadtverkehr FN GmbH nicht zur Einführung eines 1-Euro-Tagestickets aufzufordern.

1.3 Notwendigkeit der Angabe eines Deckungsvorschlags

Die Gemeindeordnung selbst sieht bei einem Fraktionsantrag nach § 34 Abs. 4 und 5 GemO zwar keinen Deckungsvorschlag vor. Allerdings müssen nach § 21 Abs. 2 der Geschäftsordnung für den Gemeinderat (GO GR) Anträge, deren Annahme das Vermögen, den Schuldenstand oder den Haushalt der Gemeinde nicht unerheblich beeinflussen (Finanzanträge), insbesondere eine Ausgabenerhöhung oder eine Einnahmesenkung gegenüber den Ansätzen des Haushaltsplans mit sich bringen würden, einen nach den gesetzlichen Bestimmungen durchführbaren Vorschlag für die Aufbringung der erforderlichen Mittel enthalten.

Mit diesem Wortlaut nimmt die GO GR die für Bürgerentscheide getroffene gesetzliche Regelung in § 21 Abs. 3 GemO auf.

Es dürfte sich vorliegend - aufgrund der erheblichen finanziellen Auswirkungen, die mit dem Antrag verknüpft sind, was im Folgenden nachstehend noch näher erläutert wird - eindeutig um einen Finanzantrag handeln.

Ohne die Gesamtkosten aller beantragten Maßnahmen abschließend abschätzen zu können, ergeben sich allein durch die Einführung eines 1 €- Tagestarifs im Regeltarif Mehrkosten in Millionenhöhe. Auf die inhaltlichen Ausführungen zum Antragsgegenstand in Teil III wird insoweit verwiesen.

Diese Größenordnung beeinflusst den Haushalt der Stadt mehr als nur unerheblich und lässt eine bedeutende Ausgabenerhöhung im Haushalt erwarten, da die Maßnahmen die Gewinnabführung der TWF an die Stadt nicht nur verringern, sondern Verlustausgleichszahlungen zwingend notwendig machen würden.

Ein Deckungsvorschlag muss zwei Komponenten enthalten. Zum einen muss er Angaben über die Höhe der entstehenden Kosten enthalten. Zum anderen muss ein Vorschlag gemacht werden, wie diese Kosten gedeckt werden sollen, sei es durch Vorschläge zu Einnahmeerhöhung oder durch Einsparungen bei anderen Ausgabepositionen.

Im Rahmen eines Bürgerentscheides wird von den Antragstellern keine genaue Kostenermittlung, wohl aber eine Prognose im Sinne einer überschlägigen Kostenschätzung gefordert. Beim Bürgerentscheid besteht die Besonderheit, dass die Antragsteller nicht über die Erkenntnisquellen und das Fachwissen der Behörde verfügt.

Im Rahmen eines Fraktionsantrages dürfte aber eine genauere Kostenermittlung notwendig und möglich sein.

Die antragstellende Fraktion verfügt dabei über die Informationsrechte nach § 24 Abs. 3 S. 1 und Abs. 4 GemO. Insofern ist es möglich, die entstehenden Kosten durch die SVF ermitteln zu lassen und die Ergebnisse, bei Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen gegebenenfalls in nicht-öffentlicher Sitzung, bekanntzugeben.

Der Fraktionsantrag müsste allerdings für seine Zulässigkeit um ein derartiges Auskunftsbegehren erweitert werden. Ohne Kenntnis der Kosten wird auch kein Deckungsvorschlag gemacht werden können.

Wenn zusätzliche Leistungen durch die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH erbracht werden sollen, müssten die dafür notwendigen Mittel aus dem Haushalt der Stadt Friedrichshafen zur Verfügung gestellt werden, wozu es eines Beschlusses des Gemeinderates mit Deckungsvorschlag bedarf.

Ganz unabhängig von den juristischen Erwägungen wird eine genaue Kostenermittlung aber auch aus anderen Gründen unverzichtbar sein. Ohne Kenntnis der finanziellen Auswirkungen kann weder der Gemeinderat noch der Aufsichtsrat der TWF eine verantwortbare Entscheidung treffen und wollen.

Das Erfordernis, eines „nach den gesetzlichen Bestimmungen“ durchführbaren Vorschlags meint, dass der Deckungsvorschlag haushaltsrechtlich zulässig sein muss. Sofern für die Umsetzung des Deckungsvorschlages die Zustimmung der Rechtsaufsichtsbehörde erforderlich wird, genügt die verbindliche Zusage einer positiven Erledigung.

1.4) Bestimmtheit des Antrages

Der Deckungsvorschlag erfordert die Angabe der bei Umsetzung der beantragten Maßnahme entstehenden Kosten. Dies erfordert, dass die Kosten ermittelbar sind, was nur aufgrund eines hinreichend bestimmten Antrages möglich ist.

Hinsichtlich der beantragten Einführung eines 1 €-Tagestickets erscheint der Antrag hinreichend bestimmt genug. Hinsichtlich des weiter beantragten Ausbaus des aktuellen Angebotes ist der Antrag jedoch noch zu unbestimmt. Hier wäre noch zu präzisieren, welche künftigen Taktzeiten der aktuellen Fahrpläne angestrebt und welche zusätzlichen Tages- und Nachtlinien beantragt werden. Nur auf dieser Basis kann der Bedarf an zusätzlichen Bussen und Personal ermittelt werden.

Bei der Ermittlung der Kosten sind evtl. finanzielle Auswirkungen der Maßnahmen im Rahmen des steuerlichen Querverbundes zu berücksichtigen.

Zwischenfazit in formaler Hinsicht:

- 1. Es besteht keine Kompetenz des Gemeinderates, über die beantragte Einführung des 1€-Tickets sowie über die Einführung neuer Linien und die Verkürzung der Taktzeiten bei der Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH unmittelbar selbst zu beschließen. Auch hat der Gemeinderat kein unmittelbares Weisungsrecht gegenüber den Organen der Gesellschaften TWF und SVF, die beantragten Maßnahmen umzusetzen.*
- 2. Der Gemeinderat kann jedoch seine entsandten Vertreter im Aufsichtsrat durch - rechtlich nicht bindenden Beschluss - auffordern, sich für die beantragten Maßnahmen einzusetzen.*
- 3. Der Antrag der Fraktion muss einen Deckungsvorschlag mit Angabe der durch die beantragten Maßnahmen voraussichtlich entstehenden Kosten enthalten. Hierzu wäre der Antrag um einen Verwaltungsauftrag zu ergänzen, die Kosten durch die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH ermitteln zu lassen.*
- 4. Der Fraktionsantrag ist derzeit hinsichtlich des weiter beantragten Ausbaus des aktuellen Angebotes noch zu unbestimmt und müsste weiter konkretisiert werden, um die entstehenden Kosten ermitteln und einen Deckungsvorschlag machen zu können.*

2. Ablehnung aus inhaltlichen Gründen der Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund „bodo“

2.1 Allgemeines und Rahmenbedingungen

Die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH (SVF) ist seit 2004 Vollmitglied im Verkehrsverbund (VV) Bodensee-Oberschwaben „bodo“. Politisches und verkehrsplanerisches Ziel bei der Gründung des Verkehrsverbundes war und ist es, in unserer Region eine Vereinheitlichung der Tarif- und Beförderungs-Landschaft zu realisieren.

Vor noch nicht allzu langer Zeit war es für den Fahrgast zwangsläufig, zur Nutzung des ÖPNV für jedes Verkehrsunternehmen eine separate Fahrkarte zu erwerben, um von Ort A nach Ort B zu gelangen. Für das mit bodo Erreichte könnte man heute sagen: „Mit einer Fahrkarte 100 km im Verbund von Sipplingen bis Oberstaufen“.

Mit der Vollmitgliedschaft im VV bodo ergibt sich unter anderem die vertragliche Verpflichtung der SVF, alle Tarif-Themen mit bodo abzustimmen. Insbesondere bei monetär wirksamen Abweichungen von den bodo-Tarifbestimmungen (z. B. Preise / Fahrkartensortimente) sind zunächst Entscheidungen der für Tarif-Fragen ausschließlich zuständigen bodo-Gremien einzuholen und – je nach vorliegendem Fall – dann in der Folge auch die Erlösminderungen i. d. R. voll auszugleichen.

Grundlage hierfür ist das mit bodo vertraglich geregelte, solidarische Einnahme-Aufteilungs-System, das für die betreffenden Verkehrsunternehmen, also auch die SVF, gleichermaßen gilt. Als Beispiel ist das im Mai 2019 eingeführte 1-Euro-Samstags-Ticket in Friedrichshafen zu benennen, dessen Erlös mindernde Wirkung (im Vorhinein geschätzt auf über 100.000 Euro in 2019) vom Stadtverkehr bzw. der Stadt Friedrichshafen an bodo auszugleichen ist.

Dies bedeutet:

Sollte also die Stadt Friedrichshafen als Allein-Gesellschafterin der SVF-Muttergesellschaft TWF per Gesellschafteranweisung die Einführung einer erlösmindernden Tarifgestaltung innerhalb des Stadtgebiets von FN beschließen, so muss dies dauerhaft aus dem städtischen Haushalt gegenfinanziert werden – dies gilt im Übrigen auch aus steuerrechtlichen Gründen im Innenverhältnis zwischen TWF/SVF und Stadt.

Eine direkte Beschluss-Kompetenz des Gemeinderats der Stadt Friedrichshafen zu Tarifen innerhalb des Verkehrsverbundes ist somit selbst „nur“ für das Stadtgebiet von Friedrichshafen nicht gegeben.

An dieser Stelle ist zudem darauf hinzuweisen, dass im Verkehrs-Verbund bodo - wie in vielen anderen Verbänden und bei Verkehrsunternehmen in ganz Deutschland - derzeit diskutiert wird, ob günstigere Fahrpreise (allein) eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs bewirken können. Die Aufgabenträger Bodenseekreis, Landkreis Lindau, Stadt Lindau und Landkreis Ravensburg, sowie die im Verbund zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen haben deshalb bodo beauftragt, die Fortentwicklung des Verbundangebots zu untersuchen. In diesem Zuge wurde aktuell eine Befragung zu den Fahrpreisen und Tarifangeboten durchgeführt. Die Erkenntnisse aus dieser Befragung sollen Grundlagen für die Weiterentwicklung des Verbundangebotes bilden. Sobald bodo die Ergebnisse aus dieser Arbeit vorlegen kann, wird die Geschäftsführung der SVF den zuständigen TWF-Aufsichtsrat informieren.

Darüber hinaus ist seitens SVF anzumerken, dass im Rahmen der im Winter 2016/2017 durchgeführten repräsentativen Kundenzufriedenheitsanalyse insgesamt 69% der Antwortenden sich mit dem Stadtbusverkehr zufrieden gezeigt haben und nur zu einigen Themen (z. B. Informationen bei Störungen/Verspätungen) bzw. zu einzelnen Stadtrandbereichen Verbesserungsvorschläge vorgetragen haben. Das Thema „Tarife“ nahm bei den Rückmeldungen eine sehr untergeordnete Bedeutung ein.

2.2 Erlösauswirkungen

Die Einführung eines Festpreisangebotes „1-Euro-Tagesticket“ hat erhebliche Erlösauswirkungen zur Folge:

Die **direkten** Erlösauswirkungen, bezogen auf reguläre Einzelfahrscheine bzw. Tageskarten, belaufen sich bei einer Preisabsenkung in diesem Segment von derzeit 2,20 Euro (Normalfahrpreis) auf 1,00 Euro bzw. auf höchstens 0,50 Euro (Fahrtanteil einer Fahrt beim

1-Euro-Ticket) auf eine Größenordnung von schätzungsweise 75 % Fahrgeldminderung. Im Jahr 2018 wurden im Stadtverkehr Friedrichshafen etwa 860.000 Fahrgäste im Segment des sogenannten Regeltarifs befördert, circa 1,5 Mio. Fahrgäste im Berufsverkehr und etwa 1,2 Mio. im Schülerverkehr

Indirekte Erlösauswirkungen beim 1-Euro-Ticket entstehen durch die Abwanderung aus Zeitkartenangeboten:

Erwachsene: Bei Preisabsenkungen von derzeit 47,20 Euro (Monatskarte) bzw. 37,50 Euro (Abokarte) auf ca. 25 Euro (bei reduzierten Nutzungstagen) sind dies 47 % bzw. 33 %. Der Verlust der Kundenbindung und damit der Einnahmesicherung aus Zeitkarten wird zudem einen nicht abschätzbaren zusätzlichen Negativeffekt mit sich bringen.

Schüler / Auszubildende: Bei den Schülern wird vermutlich keine einzige Schülermonatskarte mehr verkauft werden, da der derzeitige Preis von 36,30 Euro durch günstiges Einzellösen erheblich unterboten würde. Bei angesetzten etwa 200 Schultagen durchschnittlich pro Jahr beträgt der erwartete Einnahmerückgang etwa 50 %. Der „automatische“ Verlust von staatlichen Ausgleichsleistungen der Finanzreform (Nachweis von Schülermonatskarten erforderlich) kommt hinzu.

Ebenso müssten die Einnahmeausfälle der Fa. Strauss (Linie 221) und der RAB (Seelinie, Städteschnellbus, Montfortlinie etc.) ersetzt werden, die beide im Stadtgebiet von Friedrichshafen erhebliche Verkehrsleistungen erbringen.

Für das Einnahmenvolumen des Stadtverkehrs Friedrichshafen ist bei einer ersten überschlägigen Betrachtung von einer **Einnahmeminderung** in einer Größenordnung von mindestens **2 Mio. Euro pro Jahr** auszugehen, was permanent durch den städtischen Haushalt ausgeglichen werden müsste.

2.3 Nachfragewirkungen

Der gewünschte Mehrverkehrseffekt ist zunächst einmal theoretischer Natur. Das aktuelle Beispiel des 1-Euro-Tickets im Stadtverkehr an Samstagen seit Anfang Mai zeigt, dass mit der Halbierung des Fahrpreises bzw. Einführung des 1-Euro-Tickets pro Fahrt kein nennenswerter Effekt bei den Fahrgastzahlen erreicht werden konnte: Vergleicht man die Fahrgastzahlen an den Samstagen von Mai bis Oktober im Jahr 2019 mit denen des gleichen Vorjahres-Zeitraums, so ergibt sich sogar ein Minus von 1 % - entgegen dem allgemeinen positiven Jahrestrend der Fahrgastzahlen im Stadtverkehr!

Nimmt man nun aber dennoch (theoretisch) eine zusätzliche Nachfrage an, so könnte im Status Quo – also unter Beibehaltung des vorhandenen Angebots – diese unterstellte Zusatznachfrage flächendeckend nicht ohne Weiteres bewältigt werden, da die Kapazitäten auf manchen Buslinien in den nachfragestarken Zeiten (Berufs- und Ausbildungsverkehr) bereits heute ausgeschöpft sind. Um eine zusätzliche Nachfrage bewältigen zu können, müsste deshalb zumindest in Teilbereichen eine Verstärkung und Ausweitung der Kapazitäten im Busverkehr realisiert werden.

Zudem verstärkt eine nicht gleichmäßig im Tagesgang auftretende Nachfrage zudem die Kostenproblematik – aufgrund der unwirtschaftlichen Vorhaltung von zusätzlichen Fahrzeug- und Fahrpersonal-Ressourcen mit sprungfixen Kosten. Bei der Finanzierung dieser zusätzlichen Verkehrsleistungen entstehen deshalb extrem unterproportionale Deckungsbeiträge bei den Fahrgeldeinnahmen durch die Absenkung der Tarife.

Zur Einordnung der inhaltlichen Folgen sowie der Größenordnung von Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung (z. B. Taktverdichtung) nachfolgend einige Stichworte.

Taktverdichtungen bedeuten: die Anzahl der Fahrzeuge erhöht sich; der Fahrerbedarf steigt (Anm.: die Rekrutierung von Fahrpersonal ist bereits aktuell schon sehr problematisch); zusätzliche Abstellplätze und Werkstattplätze im Betriebshof werden erforderlich (Flächenbedarf); zusätzliche Abfahrtsplätze werden am Stadtbahnhof und ZOB-Hafenbahnhof notwendig;

Die **zusätzlichen Betriebskosten** würden sich bei einer Mehrung der zu fahrenden Buskilometer, derzeit rund 1,7 Millionen Kilometer, um 50% auf über **3 Mio. Euro pro Jahr** belaufen.

Eine Umsetzung dieser Maßnahmen wäre zudem aus beihilfe- und vergaberechtlichen Gründen nur mit einer kompletten Neuausschreibung des gesamten Stadtbussystems zulässig. Die aktuell gültigen Verträge binden die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH jedoch noch bis zum 31.12.2023.

2.4 Operative Auswirkungen

Durch die im Antrag geforderte Tageskartenlösung entfallen faktisch Zeitkarten. Das Einzellösen von Fahrscheinen ist jedoch zeitaufwändig. Der dadurch entstehende Zeitverlust würde den Stadtverkehr in seinem jetzigen optimierten Umlaufsystem nicht mehr ermöglichen. Mehrkosten durch ineffizienteren Fahrzeugeinsatz müssten zusätzlich in die Gesamtrechnung einbezogen werden.

2.5 Auswirkungen auf den Verbundstatus

Für von Aufgabenträgern oder sonstigen Trägern des ÖPNV auferlegte Fahrpreis-Maßnahmen ist aus rechtlichen Gründen ein voller Ausgleich zu leisten. Denn durch die Teilnahme des Stadtverkehrs Friedrichshafen an der Verbundeinnahmeaufteilung im sog. EAV-Verfahren (Schlüsselanteil im „solidarsystematischen“ Einnahme-Aufteilungsverfahren) ist ein Ausgleich der Mindererlöse unerlässlich. Doch selbst bei einem finanziellen Ausgleich durch die Stadt Friedrichshafen müsste die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH im Verhältnis zum Verkehrsverbund in den sogenannten EZV-Status (Einnahme-Zuscheidungsverfahren) wechseln. Denn das Ein-Euro-Ticket nur im Stadtgebiet von Friedrichshafen würde das Tarifsystem des Verkehrsverbundes sprengen und wäre auch tarifrechtlich gesehen eine Inzellösung. Somit könnte SVF nicht mehr wie bisher von einer positiven Gesamtentwicklung des Verkehrsverbundes profitieren, sondern müsste die wachsenden „Zusatzlasten“ dauerhaft selbstständig tragen – im konkreten Fall der städtische Haushalt.

2.6 Einordnung in eine verkehrspolitische Gesamtschau

Die Einführung von Fahrscheinangeboten, die gegenüber dem regulären Fahrpreisniveau massiv abgesenkt sind, ist aus Sicht der SVF wie auch des Verkehrsverbundes bodo als isolierte verkehrspolitische Maßnahme ungeeignet. Gestützt wird diese Einschätzung durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der in seinen Fachinformationen seit über einem Jahr deutlich auf die Nachteile hinweist. Insbesondere die extrem verschlechterte Wirtschaftlichkeit, der dauerhaft hohe Zuschussbedarf sowie die enormen „Mitnahmeeffekte“ bei den bereits vorhandenen zahlungsbereiten Fahrgästen sind hier

hervorzuheben.

Auch der wissenschaftlich bereits untersuchte verhältnismäßig geringe Einfluss auf den sog. Modal-split, also den Anteil des Öffentlichen Verkehrs an der gesamten Mobilitätnachfrage, ist zu nennen: Denn viele Entscheidungsfaktoren der individuellen Verkehrsmittelwahl sind schlicht nicht preisabhängig (Lebensgestaltung, Reisezeit, Pendlerweiten, ...).

Eine nachhaltige ÖPNV-Politik dagegen besteht darin, zuerst für eine sinnvolle und schrittweise leistbare Verbesserung des Bedienungsangebots zu sorgen, um damit Anreize für eine geänderte Verkehrsmittelwahl zu schaffen (sog. angebotsorientierte ÖPNV-Politik). Dazu zählen insbesondere:

- Verdichtung und Ausdehnung des Fahrplans (Stichwort flächendeckender „Halbstundentakt“ in den Hauptverkehrszeiten und vor allem in den verdichteten Stadtgebieten)
- Vertaktung, Anschlussvernetzung, Echtzeitinformationen
- Möglichst hohes Sitzplatzangebot, um eine automobilverwöhnte Neukundschaft überhaupt gewinnen zu können
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebs
- Komfort, Sauberkeit und guter Service.

Eine Leistungsmehrung muss auch dauerhaft und solide finanziert sein, um mittel- und langfristig eine erhöhte Inanspruchnahme des ÖPNV und damit Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) bewirken zu können.

Nach Auffassung der Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH können Erfolge aus der Erhöhung des Bedienungsangebots mittelfristig und nachhaltig nur dann gefestigt werden können, wenn es gelingt, analog dem „Wiener Weg“, für den massiven Ausbau des ÖV-Angebots auch eine dauerhaft starke Finanzierungsgrundlage zu schaffen. Und parallel dazu

- verkehrslenkende Maßnahmen umzusetzen, unter Bevorteilung des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV), z. B. durch konsequente Parkraumbewirtschaftung und zielgerichtete Parkgebührengestaltung, Reduzierung der Verkehrsfläche des MIV, Lichtsignalbeeinflussung zugunsten des ÖPNV, etc. (sogen. push-Faktoren)

und danach erst gezielte

- preispolitische Maßnahmen zu realisieren wie zum Beispiel ein „Klimaschutz-Abo“ – zur Verstärkung des Anreizes (pull-Faktor) und damit zur Erreichung weiterer politischer Ziele wie Luft- und Klimaschutz, Ressourcenschonung, Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in Gemeinden, Verkehrssicherheit etc.

Zwischenfazit in inhaltlicher Hinsicht:

- 1. Ein 1-Euro-Tagesticket führt zu Einnahmeverlusten, die durch direkte (Preisabsenkung) und indirekte (Wegfall des Verkaufs regulärer Fahrkarten) Erlösauswirkungen entstehen*
- 2. Diese Einnahmeverluste in Höhe von geschätzt 2 Mio. Euro/Jahr müssten durch den städtischen Haushalt ausgeglichen werden und würden den Gewinn der TWF schmälern.*
- 3. Eine erhöhte Nachfrage aufgrund des günstigeren Tagestickets zieht Kapazitätserhöhungen nach sich, die Betriebskosten in Höhe von ca. 3 Mio. Euro erfordern (Investitionskosten für Fahrzeuge, Personal etc.)*
- 4. Zudem führt die erhöhte Nachfrage zu operativen Schwierigkeiten bei der Abwicklung der Fahrkartenverkäufe, verbunden mit Wartezeiten und Fahrplanverzögerungen.*
- 5. Dieses Tarifangebot nur für Friedrichshafen hätte negative Auswirkungen auf den Verbundstatus (Insellösung und tarifrechtliche Abrechnungsproblematik).*

III. Gesamtfazit

Der Gemeinderat hat kein Weisungsrecht gegenüber dem Aufsichtsrat der THW und gegenüber dem SVF (Stadtverkehr Friedrichshafen).

Die Kosten für die Finanzierung eines 1-Euro-Tagestickets und weiterer Maßnahmen sind beträchtlich und müssen erst genauer ermittelt werden. Es gibt im Antrag keinen Deckungsvorschlag. Es entstünden aber vermutlich jährliche Verluste von ca. 5 Mio. Euro, welche durch die Stadt auszugleichen wären.

Bestehende Verträge und Abrechnungen mit dem Verbundpartner erschweren eine lediglich in Friedrichshafen geltende 1-Euro-Regelung und sind einseitig durch die SVF nicht durchführbar.

Durch den massenhaften Kauf von 1-Euro-Tagestickets würden längere Wartezeiten entstehen, da es sich um Spontankäufe handelt.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, bodo und SVF beurteilen die Einführung eines 1-Euro-Tagestickets als sehr nachteilig, was die Finanzierung (Zuschussbedarf, Wirtschaftlichkeit, Mitnahmeeffekte) angeht.

Daher soll im Rahmen einer Prüfung, zu diesem Thema bei der SVF und im Aufsichtsrat der TWF die Machbarkeit und die Auswirkungen geprüft und dem Gemeinderat berichtet werden.

Eine verantwortungsbewusste und inhaltlich korrekte Entscheidung kann nur getroffen werden, wenn klar ist, ob die Maßnahme durchführbar ist und wie hoch mögliche Kosten sind und von wem sie getragen werden.

Aus organisatorischen Gründen schlägt die Verwaltung vor, Einzelvorschläge zu Themen des ÖPNV, die inhaltlich ähnliche Ausrichtungen aufweisen und sich auf das Gesamtsystem auswirken, gesammelt entweder im Rahmen des alle zwei Jahre stattfindenden ÖPNV-Berichts zu erörtern oder alternativ an einem jährlich stattfindenden Termin.

Dies wird insofern im Beschlussantrag hier aufgegriffen.