

Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes Landkreis Teltow-Fläming 2014 bis 2018

Ergebnisüberblick und Erläuterungen im Wirtschaftsausschuss



Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes
Landkreis Teltow-Fläming 2014 bis 2018

Wirtschaftsausschuss TF
Luckenwalde, 29. Januar 2014
Dr. Ralf Günzel

- 1. Terminkette**
- 2. Zweck und Notwendigkeit der Neuaufstellung des NVP**
- 3. Beteiligung der TÖB**
- 4. Hauptergebnisse der Situationsanalyse**
- 5. Aus Angebotsanalyse und Nachfrageprognose abgeleiteter Handlungsbedarf**
 - Verkehrspolitische Zielstellungen
 - Komplexe Maßnahmen und Einzelmaßnahmen
- 4. Qualitätsanforderungen**
- 5. Organisation und Leistungsvergabe**
- 6. Wirtschaftlichkeit und Finanzierung**

- **Bearbeitungsbeginn Ende Mai 2013 und Sitzung Nahverkehrsbeirat im Juni 2013**
 - ▼ **15.06.13** Abforderung aller erforderlichen Daten von Kreisverwaltung (Bauleitplanung, Schulentwicklungsplan), Unternehmen (Fahrplandaten, Erhebungsdaten – Freigabe über VBB), Kommunen (Investitionsbedarf Verkehrsinfrastruktur, Anregungen)
 - ▼ **16.09.13** Rückläufe von den Kommunen
 - ▼ **17.09.13** Zwischenpräsentation im NVB (Analyseergebnisse, Schlussfolgerungen)
 - ▼ **05.11.13** Abschluss der inhaltliche Bearbeitung, Übergabe Entwurf NVP an den AT
 - ▼ **07.11.13** Bereitstellung des Beteiligungsentwurfs
 - ▼ **07.11.–06.12.** Beteiligung der TÖB
 - ▼ **17.12.13** Präsentation des Ergebnisses im NVB, Stellungnahme, Empfehlung
 - ▼ **19.12.13** Überarbeitung nach Beteiligung und Vorlage Beschlussentwurf
- **Gremientermine**
 - ▼ **13.01.2014** Behandlung in der Dienstberatung LR
 - ▼ **29.01.2014** Wirtschaftsausschuss
 - ▼ **03.02.2014** Haushalts- und Finanzausschuss
 - ▼ **04.02.2014** Ausschuss für Regionalentwicklung
 - ▼ **24.02.2014** Kreistag

Formal fachliche Gründe

- **Eingetretene Veränderungen bei Strukturdaten (Einwohner, demografischer Wandel, Schüler, Pendler usw.), Anforderungen und Wirkungen Inbetriebnahme BER**
- **Integration neuer/veränderter Verkehrsangebote in das Gesamtsystem und deren Bewertung**
- **Fahrgastzahlen im ÖPNV → Einnahmen der VU**
- **Zuschüsse und Finanzierungsmechanismen**
- **Kostenentwicklung für die Durchführung des ÖPNV**
- **Notwendigkeit der Vorbereitung auf die Neuvergabe der Leistungen per 2016**
- **Vergabe- und beihilferechtskonforme Finanzierungsmechanismen anzuwenden**

EU-VO und PBefG

- **Verordnung (EG) 1370/2007 über öff. Personenverkehrsdienste ist am 03.12.2009 in Kraft getreten, Anwendungserfahrungen liegen vor**
- **Seit 01.01.2013 endlich Anpassung im deutschen Recht (PBefG)**
- **Wesentliche Verbesserung durch Aufnahme vergaberechtlicher Regelungen**
- **Bestätigung der Testierung nach EuGH-Altmark Trans als Grundlage für Direktvergaben**

Revisionen Entflechtungsgesetz und Regionalisierungsgesetz

- **Wichtig für Bereitstellung der Finanzausschüsse des Landes**
- **beide stehen 2014 an**

Novellierung/Neufassung ÖPNVG BB und ÖPNVFFV

- **Fortschreibung der ÖPNVFFV zum 01.01.2013 begünstigt Bedarfsverkehre**
- **Problem wird nicht Verteilungsstruktur sein, sondern das Gesamtvolumen**

i. e. S. verkehrs- und finanzpolitische Ziele

- **Möglichst Haltung des Angebots- und Qualitätsniveaus mit gezielten Verbesserungen**
- **Vermeidung finanzieller Mehrbelastungen des Kreishaushalts, Sicherung der Finanzierbarkeit des Angebots**

i. e. S. fachplanerische Ziele

- **Prüfung der Bedienstandards auf Fortschreibungsfähigkeit**
- **Sachgerechte Integration aller Änderungstatbestände**
- **Bereitstellung der Grundlagen für anstehende Leistungsvergaben**
- **weitere Modernisierung und Bedarfsanpassung des Angebotssystems, darunter Verbesserung der Barrierefreiheit und Angebotsentwicklung entsprechend dem demografischen Wandel**

Transparentes Verfahren, Einbeziehung von Beginn an

- 1. Kreisverwaltung TF, betroffene Bereiche Wirtschaftsförderung, Kreisentwicklung, Schulverwaltung, Finanzen**
- 2. Behinderten- und Seniorenbeauftragte**
- 3. Nahverkehrsbeirat**
- 4. Kreissenorenbeirat**
- 5. Alle Verkehrsunternehmen mit Linienkonzessionen (VTF, Herz, RVS, Reich, ST)**
- 6. VBB**
- 7. Alle Kommunen im Landkreis**
- 8. Alle benachbarten Aufgabenträger (PM, LDS, EE, WB, B)**
- 9. Regionale Planungsgemeinschaft HVL-FL**
- 10. Fraktionen im Kreistag**

Insgesamt sind 56 Hinweise von 17 Hinweisgebern abgegeben und berücksichtigt worden



Liniennetz 2013

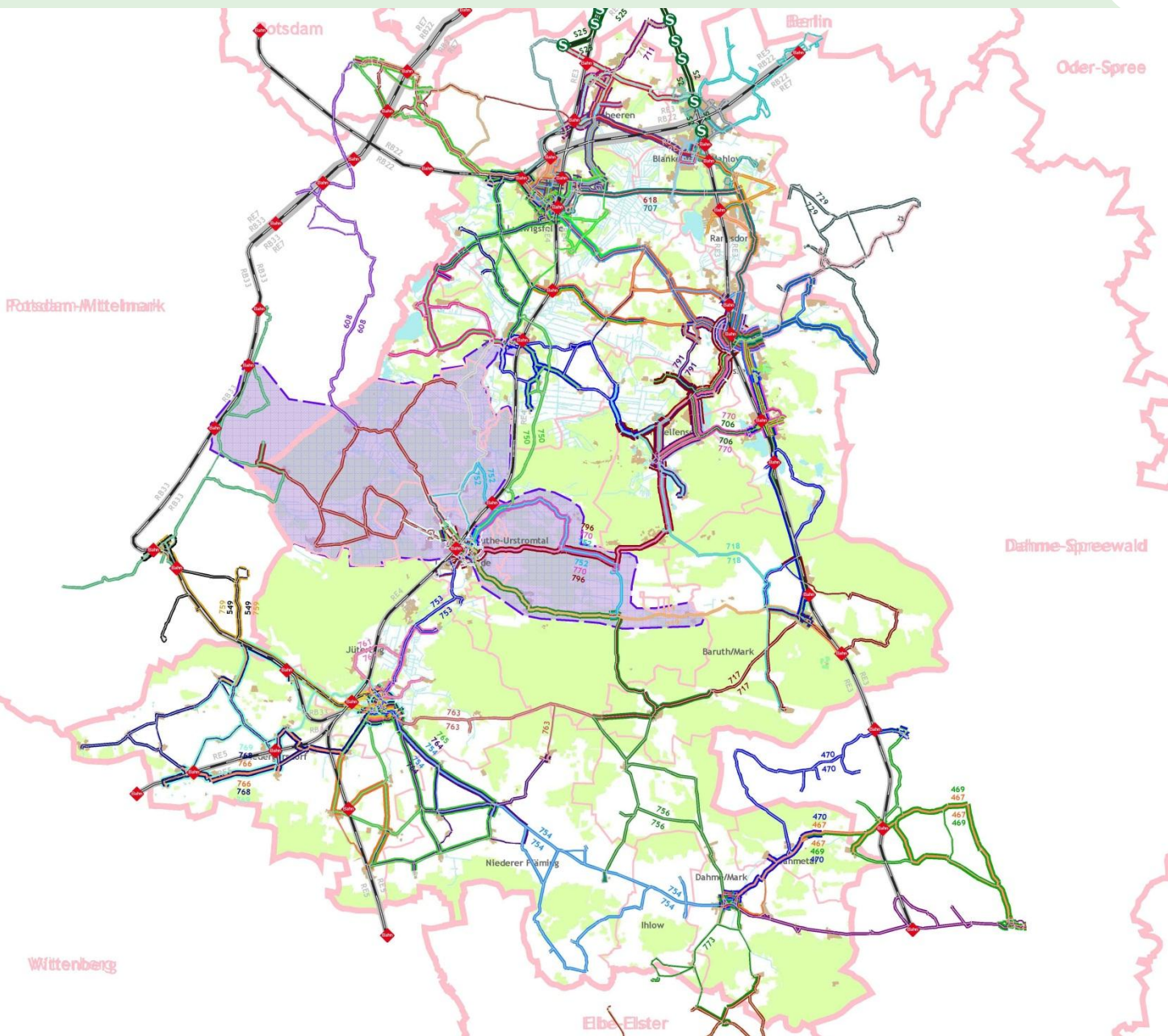
-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Bahnstrecke
-  Busstrecke
-  Bahnlinie
-  Buslinie
-  Bahnhof RE/RB
-  S-Bahn

Rufbusgebiete

-  Nuthe-Urstromtal

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 3





Kreisgrenze
Gemeindegrenze

Bahnstrecke
keine tägliche Bedienung

Bahnstrecke
S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus

<= 3
<= 6
<= 10
<= 15
> 15

Fahrten pro Tag und Richtung

Bahn
S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

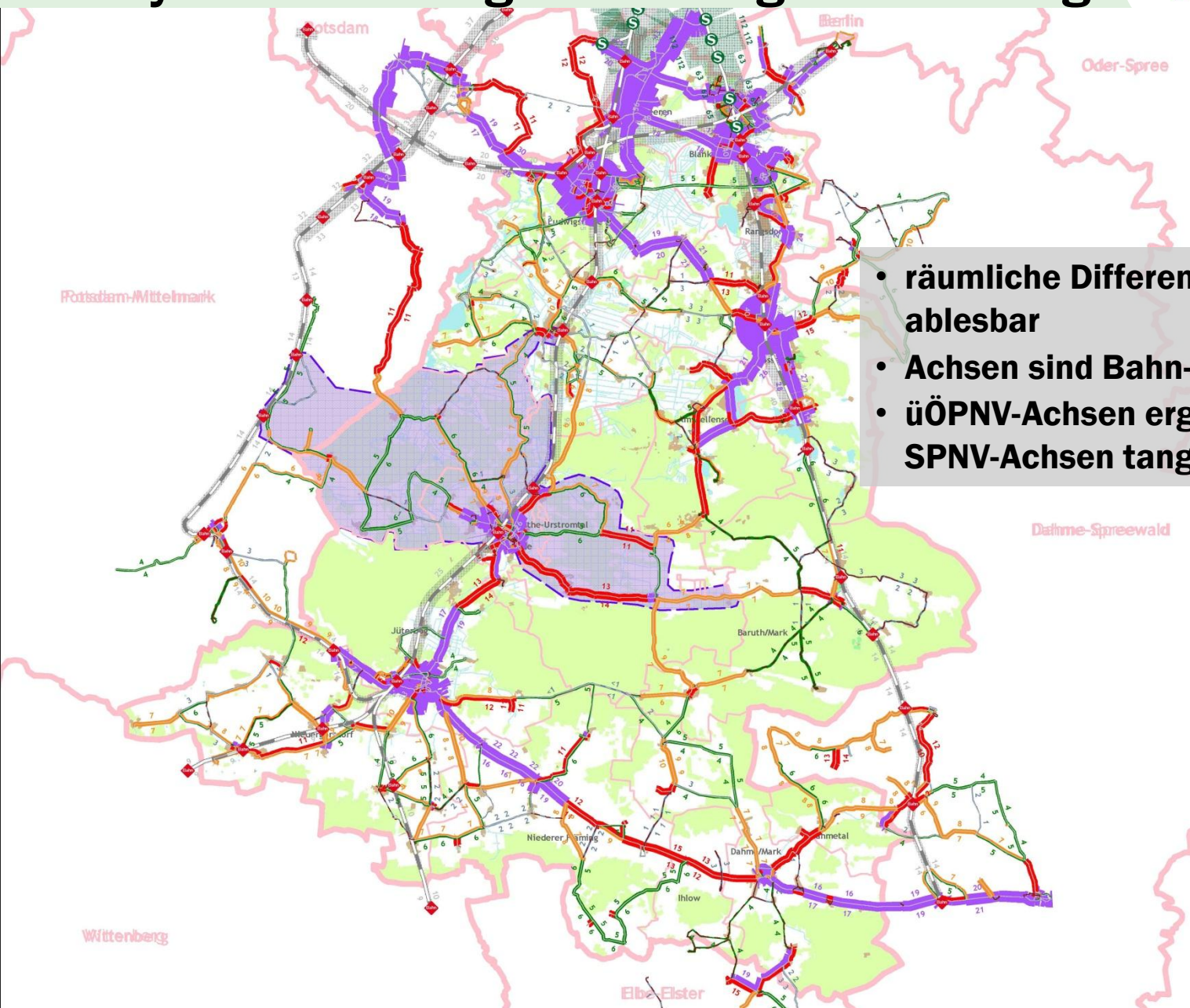
Rufbusgebiete

Nuthe-Urstromtal

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 4

- räumliche Differenzierung stärker ablesbar
- Achsen sind Bahn- oder Sternachsen
- üÖPNV-Achsen ergänzen radiale SPNV-Achsen tangential



Analyse – ÖPNV-Angebotshäufigkeit Ferientag

- 68% aller Schultagsfahrten auch an Ferientagen (895 von 1.314)
- „normal“ sind ca. 70 %
- Problem ist extreme Nordlastigkeit, Mitte und Süden kaum Ferientagsangebot

Fahrten pro Tag und Richtung - Bus



Fahrten pro Tag und Richtung



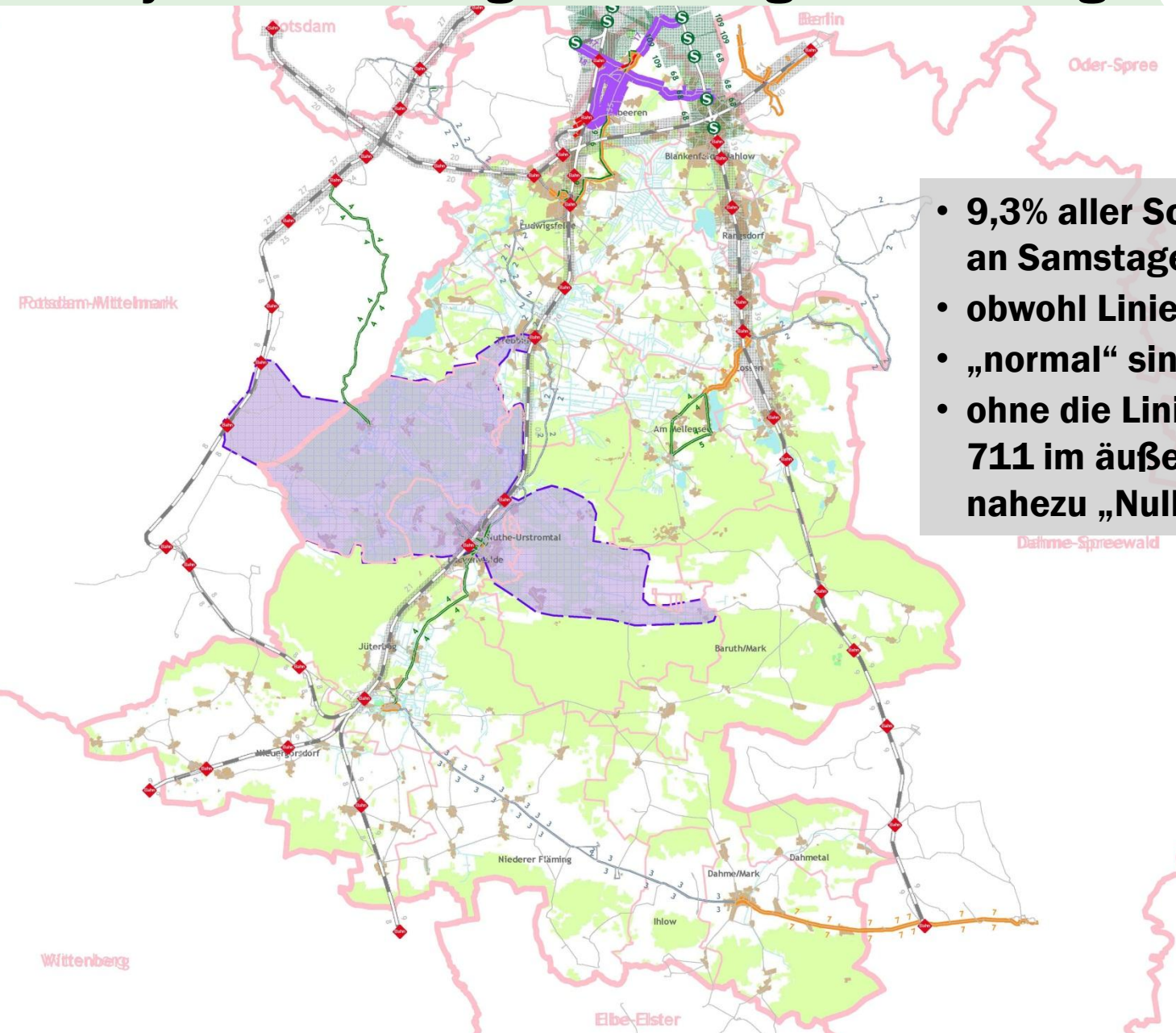
1mm entspricht 20 Fahrten

Rufbusgebiete

- Angebotsvolumen um 14 % erweitert
- Zuwächse aber fast nur im Norden

Analyse – ÖPNV-Angebotshäufigkeit Samstag

- 9,3% aller Schultagsfahrten auch an Samstagen (122 von 1.314)
- obwohl Linie 600 dazugek. ist
- „normal“ sind 20 – 25 %
- ohne die Linien 600, 710 und 711 im äußersten Norden nahezu „Null“



Fahrten pro Tag und Richtung - Bus
≤ 3

- ≤ 6
- ≤ 10
- ≤ 15
- > 15

Fahrten pro Tag und Richtung

- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Rufbusgebiete

- Nuthe-Urstromtal

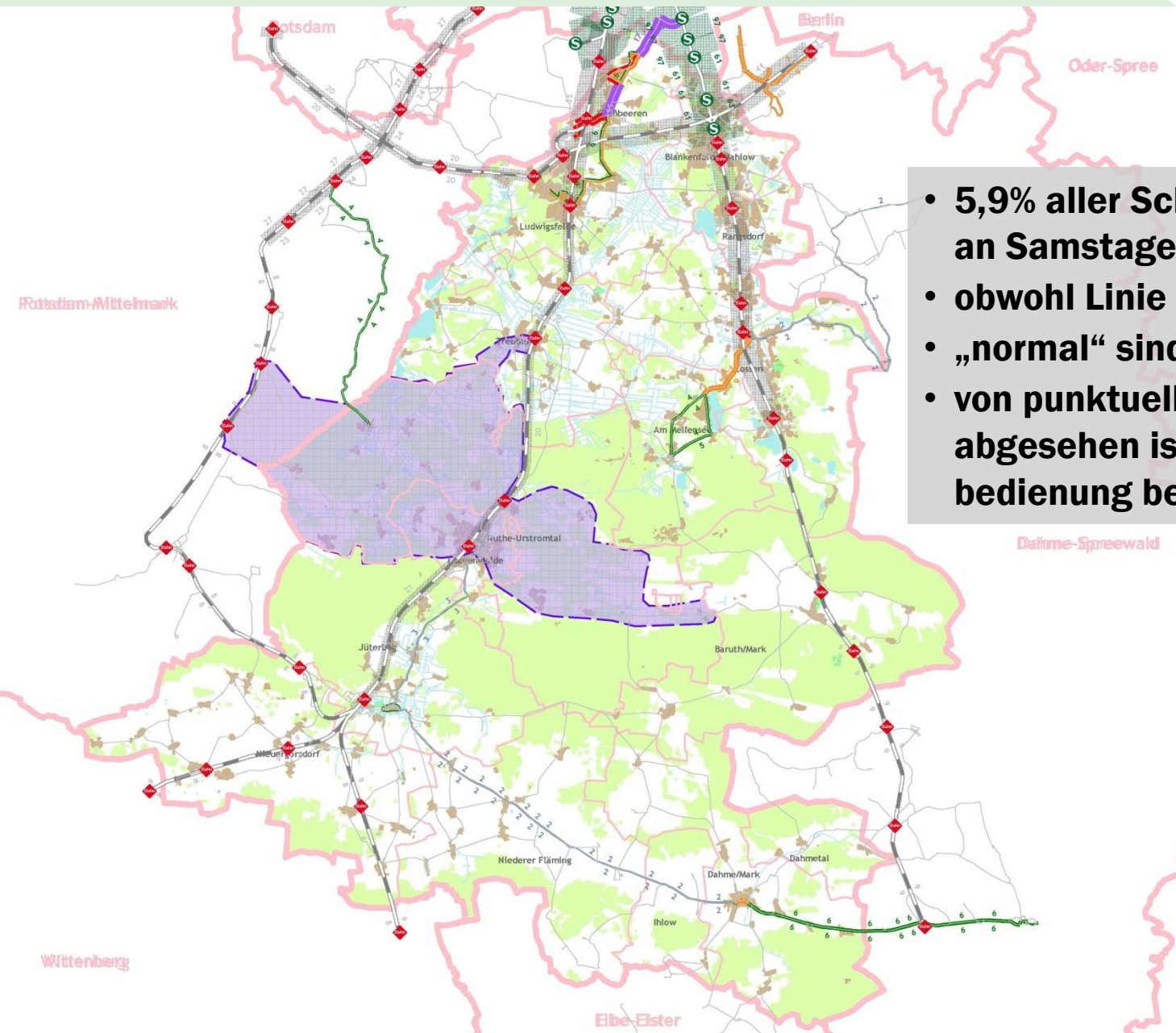
Quelle: Fahrplan 2013

Karte 6

Analyse – ÖPNV-Angebotshäufigkeit SF



- 5,9% aller Schultagsfahrten auch an Samstagen (77 von 1.314)
- obwohl Linie 600 dazu gek. ist
- „normal“ sind 15 – 20 %
- von punktuellen Ausnahmen abgesehen ist Wochenendbedienung bereits aufgegeben



Fahrten pro Tag und Richtung



1mm entspricht 20 Fahrten

Rufbusgebiete



Quelle: Fahrplan 2013

Karte 7



Angebotshäufigkeit im Stadtgebiet Ludwigsfelde, Ferientag 2013

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- keine tägliche Bedienung
- Busstrecke Schultag
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahn

Fahrten pro Tag und Richtung Stadtbus

- ≤ 3
- ≤ 6
- ≤ 10
- ≤ 15
- > 15

Fahrten pro Tag und Richtung Regionalbus

-

Fahrten pro Tag und Richtung

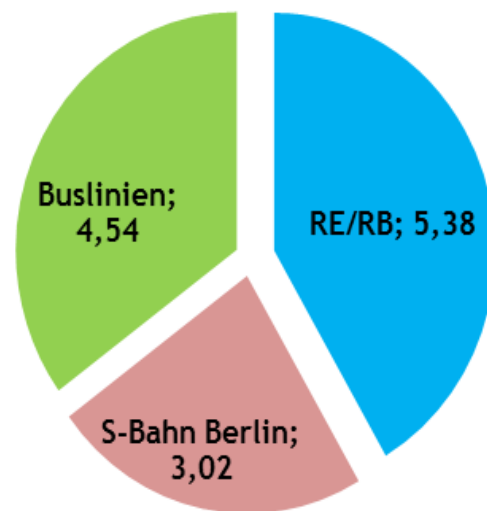
- Bahn
- S-Bahn

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2013

Karte 9

Abb. 1 ÖPNV-Beförderungsfälle - Ldkr. TF
- in Millionen -



- **üÖPNV mit insgesamt 4,54 Mio. Beff. 2010, dar. 2,75 Mio. Beff. Schüler (60,5 %, Regionalbus 85 %)**
- **Gesamtanstieg im üÖPNV gegenüber 2007 um 3,5 % (etwa zur Hälfte Schüler)**



Nachfrage am Schultag

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- Busstrecke
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahnhof

Beförderte Personen pro Tag und Querschnitt - Bus

- <= 50
- <= 100
- <= 250
- <= 500
- > 500

1mm entspricht 100 Personen

Beförderte Personen pro Tag und Querschnitt - Bahn

1mm entspricht 300 Personen

Quelle: VBB-Erhebung 2010 (VTF, Herz, HVG & RVSt),
Erhebung 2012

Karte 12
PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

- **Angebot und Nachfrage entsprechen sich sehr weitgehend**
- **effizienter Einsatz der Ressourcen**

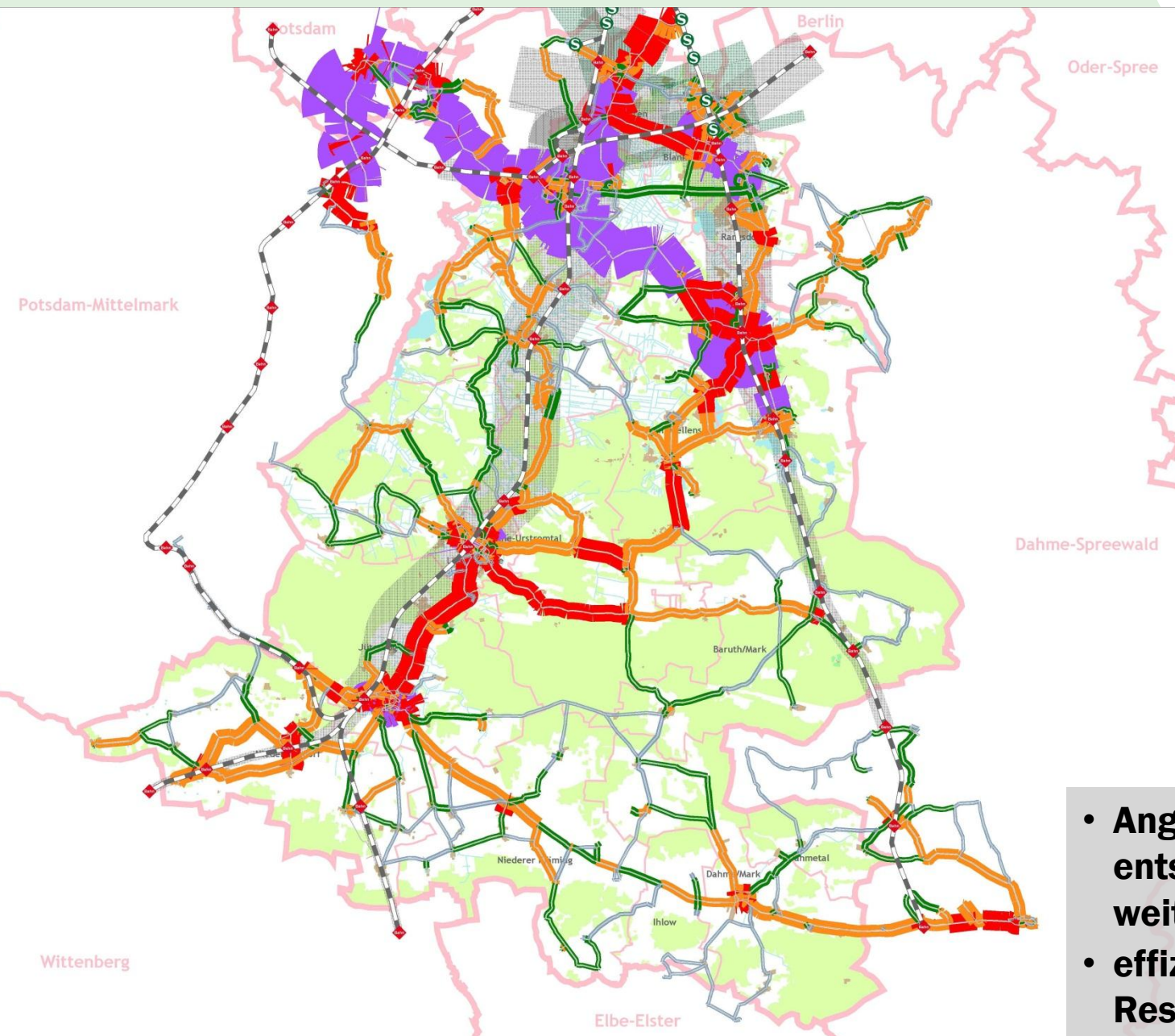


Tabelle 3-1 Übersicht zur Strukturdatenentwicklung

Strukturgröße

[Pers. bzw. Pkw/1000 Ew.]	2008	2012	12/08	2018	18/12
Einwohner (Ew.)	162.073	159.686	98,5%	158.260	99,1%
Erwerbstätige	61.062	64.029	104,9%	65.310	102,0%
Arbeitsplätze	50.901	54.574	107,2%	57.030	104,5%
Pendleraufkommen	65.593	69.672	106,2%	74.130	106,4%
Schüler	13.114	13.405	102,2%	13.125	97,9%
Motorisierungsgrad	615	646	105,0%	675	104,5%

Altersstrukturentwicklung

[Pers.]	2008	2012	12/08	2018	18/12
0 ... unter 15 Jahre	19.510	20.260	103,8%	19.470	96,1%
Anteil an Gesamt	12,0%	12,6%		12,0%	
15 ... unter 67 Jahre	113.100	109.780	97,1%	109.930	100,1%
Anteil an Gesamt	69,8%	68,0%		67,6%	
67 Jahre und älter	29.470	31.320	106,3%	33.300	106,3%
Anteil an Gesamt	18,2%	20,0%		20,5%	

- nach Stabilität bis 2015 danach **Rückgang um ca. 2,0 %**
 - Ursache ist dann rückläufiger Schülerverkehr
 - im Jedermannverkehr Diskrepanz zwischen Zuwächsen bei Stadt- und Ortsverkehren und einzelnen Hauptlinien und Linienverkehr im ländlichen Raum
 - Ausweitung der Bedarfsverkehre wurde unterstellt, sonst keine Alternative für den ländlichen Raum außerhalb Schülerverkehr
- Gesamtprognose unterstellt, dass keine Abstriche am Gesamtangebot gemacht werden

Tabelle 6-1 Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige im üÖPNV bis 2018

	Iststand			2018	
	<u>Schüler : Sonstige</u>			<u>Schüler : Sonstige</u>	
üÖPNV	60,5	: 39,5	→	57,8	: 42,2
dar. Regionalbus	85,0	: 15,0	→	83,5	: 16,5

Verkehrspolitische Zielstellungen

- **Festhalten an den bewährten Zielstellungen vorheriger Planungsperioden**
- **Erhöhte Gewichtungen auf**
 - **weiter Gleichbehandlung der Teilräume durch einheitliche Mindestbedienungsstandards, kein „Abhängen“ des ländlichen Raumes, unter verstärkter Nutzung bedarfsgesteuerter Angebote**
 - **stärkere Beachtung des Jedermannverkehrs**
 - **verstärkte Beachtung der Belange von Senioren und Herstellung von Barrierefreiheit**

Finanzieller Handlungsrahmen

- **Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel zur Erreichung der Zielstellungen bei gemeinwirtschaftlichen Leistungen**
- **Vergabe und Finanzierung nach Bestimmungen des Vergabe- und Beihilferechts**
- **Begrenzung der Belastung auf das finanziell Leistbare**

Hauptnetz (= Verbindungsnetz)	Charakteristik (Anforderungen)
Hauptverbindungsrelation SPNV	60-min-Takt Mo-So
Verbindungsrelation SPNV	120-min-Takt Mo-So
Hauptverbindungsrelation üÖPNV	Taktfahrplan, ≥ 6 FP Mo-Fr, WE bei Bedarf
Verbindungsrelation üÖPNV	≥ 4 FP Mo-Fr, bedarfsweise Verdichtung, WE bei Bedarf
Ergänzungsnetz (= Erschließungsnetz)	Charakteristik (Anforderungen)
Erschließungs- und Zubringerrelationen mit hohem Verkehrsaufkommen	Erschließung von Stadtgebieten und Stadt-Umland-Bereichen außerhalb der Achsen, taktorientiert, ≥ 10 FP Mo-Fr, WE bei Bedarf
Flächenerschließungs- und Zubringerrelation	Nahräumliche Erschließungs- und Zubringeraufgaben, Anbindung Gewerbe- und Tour.Sto, an Schultagen ≥ 3 FP
Schülerverkehrsrelation	Netzergänzung ausschließlich nach den Anforderungen des integrierten Schülerverk.
Rufbus-Räume/-Korridore	spezielle Räume, wo nichts anderes mehr wirtschaftlich geht

Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Mo - Fr)

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Mindestanzahl Fahrtenpaare	
	Nahbereichszentrum (NBZ)	Mittelzentrum (MZ) Oberzentrum (OZ)
6.000 und darüber	selbst NBZ	6
3.000 bis unter 6.000	selbst NBZ	4
1.000 bis unter 3.000	6	2
500 bis unter 1.000	3	2
200 bis unter 500	2	1
100 bis unter 200	1	1

Mo - Fr heißt generell auch an Ferientagen, nicht an Wochenfeiertagen.

Reisezeitvorgaben

- NBZ max. 30 min
- MZ max. 60 min
- OZ max. 90/120 min

Verbindlichkeit

- Reisezeit generell nur als Orientierungswerte
- darüber hinaus gilt Kriterium der Verhältnismäßigkeit

Reisezeitvorgaben Schülerverkehr

- Primar max. 45 min
 - Sek I max. 60 min
 - Sek II max. 90 min je Richtung
- Wartezeit vor/nach Regelbeginn/-ende
- Primar max. 30 min
 - Sek max. 45 min

Kategorisierung

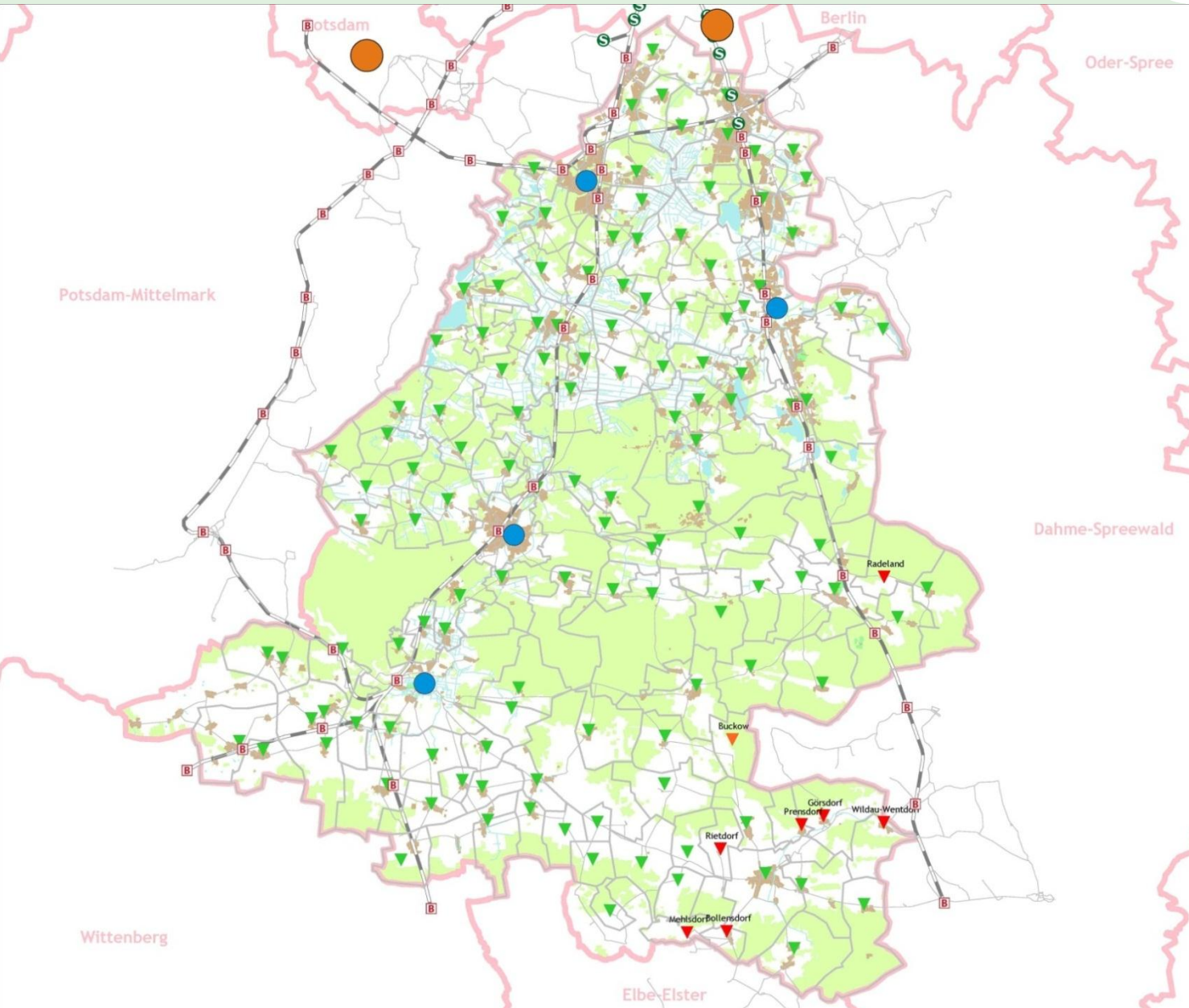
- **Vorgaben sind nicht hoch angesetzt und werden weitestgehend eingehalten**

Mindesterschließungsstandard

- **Vorgaben für brandenburgische Verhältnisse im normalen Bereich, beziehen auch Siedlungseinheiten zwischen 100 ... 200 Einw. ein**
- **vollständige Einhaltung meist durch große Entfernungen erschwert**
- **an Ferientagen fehlen dazu zusätzlich Fahrten und Vernetzungen**

Schülerverkehr

- **Vorgaben eingehalten**



Nahverkehrsplan
Teltow-Fläming
2014 - 2018



Erreichbarkeit
der Mittelzentren
am Schultag

Einhaltung des Bedienungs-
standards

- ▼ Vorgaben eingehalten
- ▼ zu wenig Fahrtenpaare
- ▼ Überschreitung der Reisezeit
- keine Fahrtenpaare

Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum

Karte 26

1. Mindestbedienungsstandards

Dilemma:

- **im ländlichen Raum nicht zu reduzieren, nicht vermittelbar**
- **im verdichteten Raum nicht zu erhöhen, weil durch den AT nicht finanzierbar**
- **Einhaltung der Verbindungsstandards kein Problem**
- **bei Erschließungsvorgaben sind Defizite im mittleren und südlichen Teil des Kreises erkennbar, zu reduzieren mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit nur durch Bedarfsverkehre**

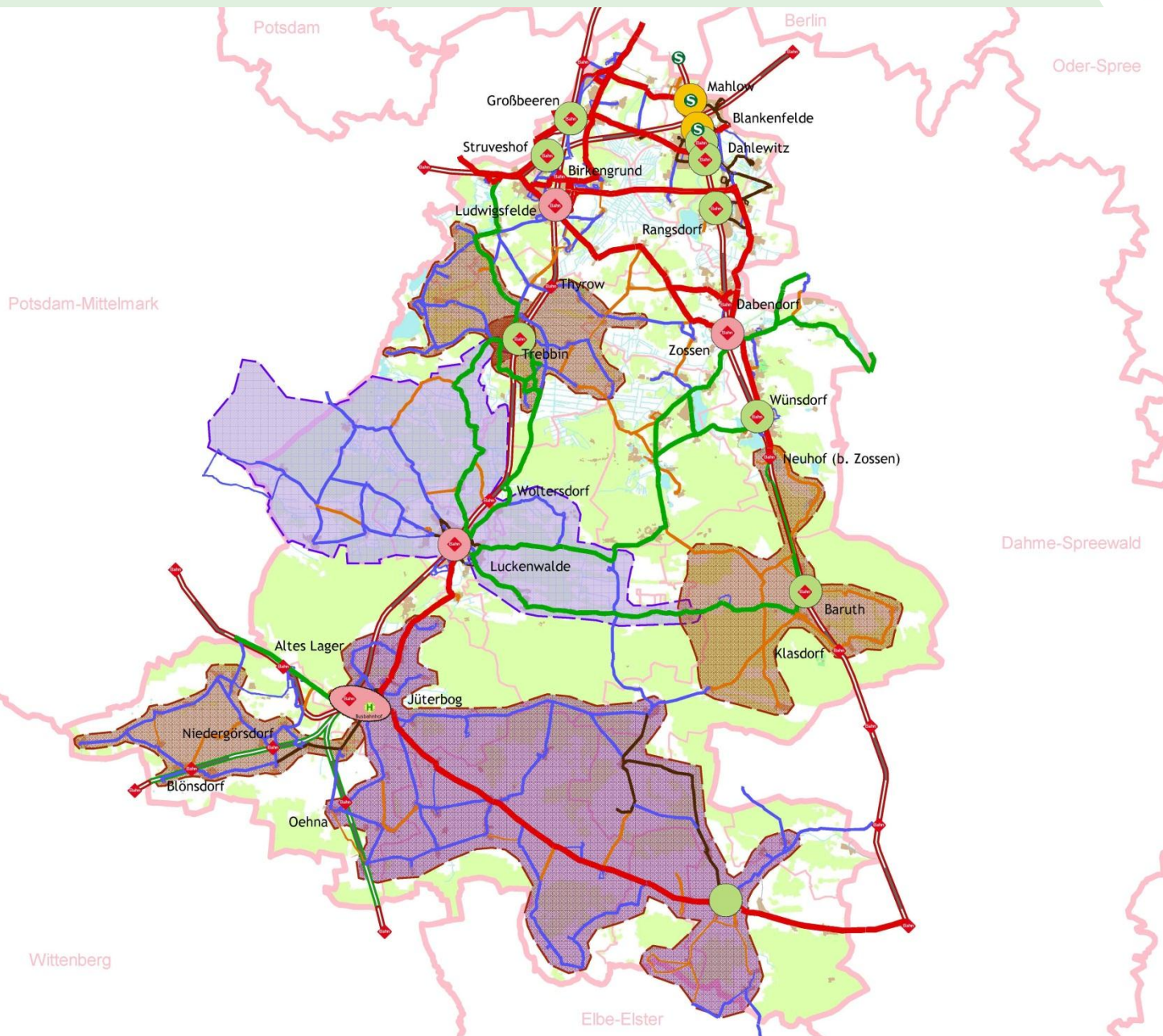
2. Weitere Angebotserweiterungen nur möglich, wenn

- **ausreichend hohe Nachfrage und damit überdurchschnittliche Wirtschaftlichkeit zu erwarten ist**
- **Kommunen mehr zur Abdeckung des zusätzlichen Defizits beitragen (im Zweifel bis zu 100 %)**

3. Grundsatzentscheidung zum ländlichen Raum außerhalb von Schultagen zu treffen: Welches Angebot ist dort noch machbar?
 - Entscheidung:
Weitere Umstellung auf Bedarfsverkehre (außer in den wenigen Verkehrsachsen)
 - Mobilitätskonzept Niederer Fläming als eine Art Muster, aber noch konsequenter und **mit komfortabler Rufbusbestellung**
4. Haushaltssituation begrenzt Mittelaufstockung, daher alle verfügbaren Mittel sinnvoll einsetzen:
 - Reduzierung der Investförderung Infrastruktur durch Deckelung des jährlichen Betrages bei 150 T€
 - Abstriche bei zulässigem Fahrzeugalter (Orientierung an VBB-Vorgabe 16 Jahre)

- **Grundlage ist Landesnahverkehrsplan 2013 – 2017 mit den Zielnetzen 2013, 2017 und Perspektive**
- **geplante Veränderungen ergeben sich aus**
 - **Anbindung des Flughafens BER (RE9, RE7, RB22, RB24)**
 - **Aufbau der Dresdner Bahn, bei Nichtweiterverfolgung der S-Bahn Rangsdorf**
 - **Verbindung mit Potsdam aus Bereich der Anhalter Bahn durch Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen**
- **Bestandsgefährdung für 10 der 22 Zugangsstellen zum SPNV (ohne S-Bahn), weil <50 Ein- und Aussteiger pro Tag, benannt als mit Entscheidungsbedarf: Kladorf-Glashütte mit Optimierungsbedarf: Neuhof bei Zossen, Oehna, Zellendorf**
- **Landkreis TF setzt sich für die Umsetzung aller genannten Maßnahmen und für die Erhaltung aller SPNV-Zugangsstellen ein**

- 1. Angebotsanpassung nach Angebots- und Nachfrageanalyse**
- 2. Maßnahmen zur Bemessung der Achsenverkehre**
- 3. Maßnahmen zur Einhaltung der Erschließungsstandards**
- 4. Wochenend- und Freizeitverkehre**
- 5. Verbindung zum Flughafen BER aus Bereich Anhalter Bahn**
- 6. Angebotsgestaltung im Verflechtungsraum Berliner Umland**
- 7. Zunehmende Berücksichtigung der Angebotsinteressen besonderer Personengruppen**
- 8. Komplexmaßnahme Erweiterung bedarfsgesteuerter Angebote und integrierte Mobilitätskonzepte für Teilräume**
- 9. Weiterentwicklung der Stadt- und Ortsverkehre**
- 10. Weitere Verbesserung der Angebotsverknüpfungen**



Nahverkehrsplan Teltow-Fläming 2014 - 2018



Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte (Planungszustand)

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- ◆ Bahnhof RE/RB
- S S-Bahn
- H Haltestelle

Bahnnetz

- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation

Busliniennetz

- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation
- Erschließungs- und Zubringerrelation mit hohem Verkehrsaufkommen
- Sonstige Erschließungs- und Zubringerrelation
- Schülerverkehrsrelation

Wichtige Verknüpfungspunkte

- Hauptverknüpfungspunkte mit Bedeutung für die regionale Erschließung
- weitere Verknüpfungspunkte mit Bedeutung für die lokale Erschließung und / oder die Erschließung von Einzelstandorten
- Verknüpfungspunkt S-Bahn

Rufbusgebiete

- Nuthe-Urstromtal
- Rufbuskonzept Niederer Fläming
- potenzielle Rufbusgebiete

Karte 23

- **Anspruchsvolle Festlegungen in den Komponenten**
 - 1. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit (Ausfallquote max. 2,5 ‰, Verspätungsquote max. 5,0 %)**
 - 2. Anschlusssicherung**
 - 3. Zustand und Ausstattung der Haltestellen und VBB-Infopunkte**
 - 4. Personaleinsatz**
 - 5. Fahrzeugeinsatz, insbes. Alter, Barrierefreiheit und Umweltfreundlichkeit**
 - 6. Fahrgastinformation**
 - 7. Vertrieb und Kundenservice**
- **Festlegungen extrem wichtig im Hinblick auf anstehende Vergaben**

- Grundlage der Leistungsvergabe ist die bestehende und bestätigte Linienbündelung (Bündel „TF-Bus“ und „Raum Zossen“)
- Landkreis beabsichtigt, beide Bündel per 01.08.2016 direkt zu vergeben, Rechtsgrundlagen:
 1. für „TF-Bus“: Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8a PBefG
 2. für „Raum Zossen“: Art. 5 Abs. 4 Satz 2 der VO (EG) 1370/2007 und § 8a PBefG
- vorheriger Wirtschaftlichkeitsnachweis ist zu erbringen (Testierung nach EuGH C-280/00 Altmark-Trans oder nach dem Anhang der VO (EG) 1370/2007)
- Verfahren soll schon Mitte 2014 beginnen, weil laut § 8 PBefG Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre erhalten bleibt und 3-monatiges eigenwirtschaftliches Verfahren vorzuschalten ist (Vorinformation im EU-Amtsblatt)
- Vergabe der Leistungen der kreisfremden Unternehmen obliegt deren Aufgabenträgern, Abstimmung erforderlich

- **auch künftig Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) zu erteilen und wie bisher in Verkehrsverträge zu fassen**
- **notwendige Mindestinhalte der Verkehrsverträge werden durch VO (EG) 1370/2007 vorgegeben**
- **bisher gehandhabter Aufbau und Regelungsinhalt entspricht bereits weitgehend den Anforderungen**
- **dennoch bei Neuabschluss Verbesserungen vorgesehen**
 - **Präzisierungen, Beseitigung nicht ganz eindeutiger Formulierungen, Rechtsfolgen für Anreizregelungen**
- **Leistungen kreisfremder Unternehmen sind durch deren zuständige Behörde zu beauftragen, TF schließt Verwaltungsvereinbarungen mit diesen**

- **Ausgangsfeststellung**

- erhebliche Verbesserungen der Wirtschaftlichkeit bei allen Unternehmen
- nur so konnten geltende Verkehrsverträge Bestandskraft behalten

- **Aufwandsentwicklung**

- aus der Leistungsentwicklung prinzipiell kein Mehraufwand
- Preisanstiege bei allen Kostenpositionen unterstellt
→ Risiko bei derzeitigen Verkehrsverträgen zunächst bei den Unternehmen, bei starken Anstiegen übernimmt AT Risiken über die Preisgleitklausel für Vergütungstarif und DK
- Allgemeines Inflationsrisiko aus globaler Finanzsituation

- **Ertragsentwicklung**

- Mehreinnahmen durch Anstieg Beförderungstarife um insgesamt **+10 %** bis 2018 bei Erlösergiebigkeit von ca. 90 %
- Entwicklung der Fahrgastnachfrage wirkt insgesamt fast neutral (-2,0 %)
- Unwägbarkeiten bei der Landesmittelbereitstellung ab 2015

- **Finanzierungsbedarf ergibt sich aus den Verkehrsverträgen, Verwaltungsvereinbarungen mit Kommunen und benachbarten AT sowie aus der Investitionsrichtlinie**
- **Bekenntnis zur Mittelbereitstellung im erforderlichen Umfang**
- **Risiko verminderter Landesmittelzuführungen für das allgemeine ÖPNV-Angebot liegt prinzipiell beim Aufgabenträger**
- **im Gesamtergebnis ist nur mit einem leichten Anstieg der Zuschussbelastung zu kalkulieren**
- **Mehrbelastung des AT kann erheblich werden, wenn Landesmittel in Größenordnungen ausfallen**
- **in diesem Fall dringender Handlungsbedarf zur Aufwandsdämpfung**
- **Weitere Kürzung des Deckelungsbetrages nach der InvestRL von 200 auf 150 T€/a bei Beibehaltung der Förderquote von 50 %**
- **dafür Anlegen einer Dispositionsreserve von 50 T€ zur Mitfinanzierung neuer und innovativer Angebotsideen**

Haushaltsposition	2012 z. Vgl.	2014	2015	2016	2017	2018
Erlöse in % zu 2014		100,0	101,9	103,7	102,0	103,2
Aufwendungen in % zu 2014		100,0	101,9	105,2	104,4	105,6
Aufkommen Fremdmittel						
Landesmittel n. § 1 (2) ÖPNVfV	2.428	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400
Landesmittel n. § 1 (3) ÖPNVfV	2.092	2.138	2.148	2.110	2.110	2.110
Landesmittel benachbarter AT	90	186	187	187	187	187
Mittel von Kommunen	211	221	260	280	280	280
Summe Fremdaufkommen	4.821	4.945	4.995	4.977	4.977	4.977
Verwendung Fremdmittel						
Zuwendungen an Verkehrsunternehmen nach Verkehrsverträgen	7.487	7.495	7.571	7.633	7.450	7.456
in % zu 2014		100,0	101,1	102,0	99,5	99,6
Weiterleitung Landesmittel an benachbarte AT	58	58	58	60	300	310
Dispositionsreserve		50	50	50	50	50
Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur	56	168	141	74	73	61
Summe Verwendung	7.601	7.781	7.800	7.817	7.873	7.877
Deckungsbedarf aus Mitteln des Landkreises TF	2.780	2.816	2.825	2.840	2.896	2.900

- Etwa stabile Belastung des Kreishaushalts
- gutes Ergebnis im Vergleich zu anderen Kreisen
- Risiken aus Landesförderung