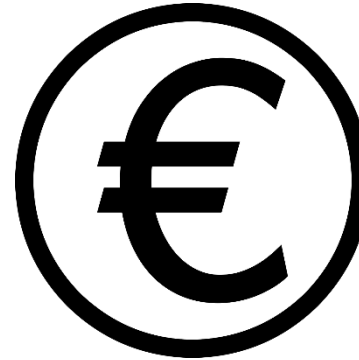


Überprüfung /Anpassung des Stadtbusnetzes erforderlich

Warum befassen wir uns mit dem Thema?



Aufgabenträgerschaft und
öDA müssen verlängert
werden



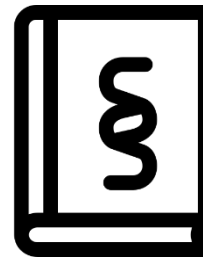
Die zu erwartenden
Belastungen im Haushalt



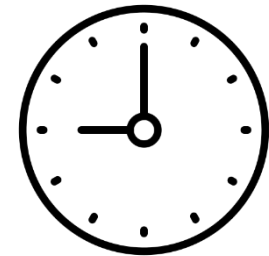
Berliner Platz muss geplant
werden



Busse müssen erneuert
werden



Gesetzeslage: bei
Neubeschaffung müssen
saubere Fahrzeugen
eingesetzt werden



dringende Verbesserung der
Pünktlichkeit.



Arbeitsauftrag von Mai 2022

Der Stadtbus

- ist seit 1994 ein fester Bestandteil des Lindauer Alltags – Stadtbus ist keine Pflicht- aber Daseinsvorsorge
- ist ein wichtiger Baustein zur Mobilitätswende und zur Minimierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Ausarbeitung neues Stadtbuskonzept

- Prüfung der Beibehaltung des Rendez-vous-Systems mit ZUP am BHF Reutin
- Berücksichtigung der clean-vehicle-directive
- Integration in der städtebaulichen und verkehrsplanerischen Gesamtentwicklung BP
- Im laufenden Verfahren: wie erhalten wir den Stadtbus auch wirtschaftlich leistbar



Bislang gefasste Beschlüsse

- 3 nicht-öffentliche Beschlüsse von Stadtrat und Bau- und Umweltausschuss zu unterschiedlichen Strukturmodellen, Wirtschaftlichkeit und Vertiefung von Modellen
- 5 Modelle geprüft
- Zudem: Workshop Juli 2022 zu den Kriterien für das neue Stadtbuskonzept, z.B. zu möglichen Liniennetzvarianten und zur Weiterentwicklung des Berliner Platz



Ziele der heutigen Sitzung

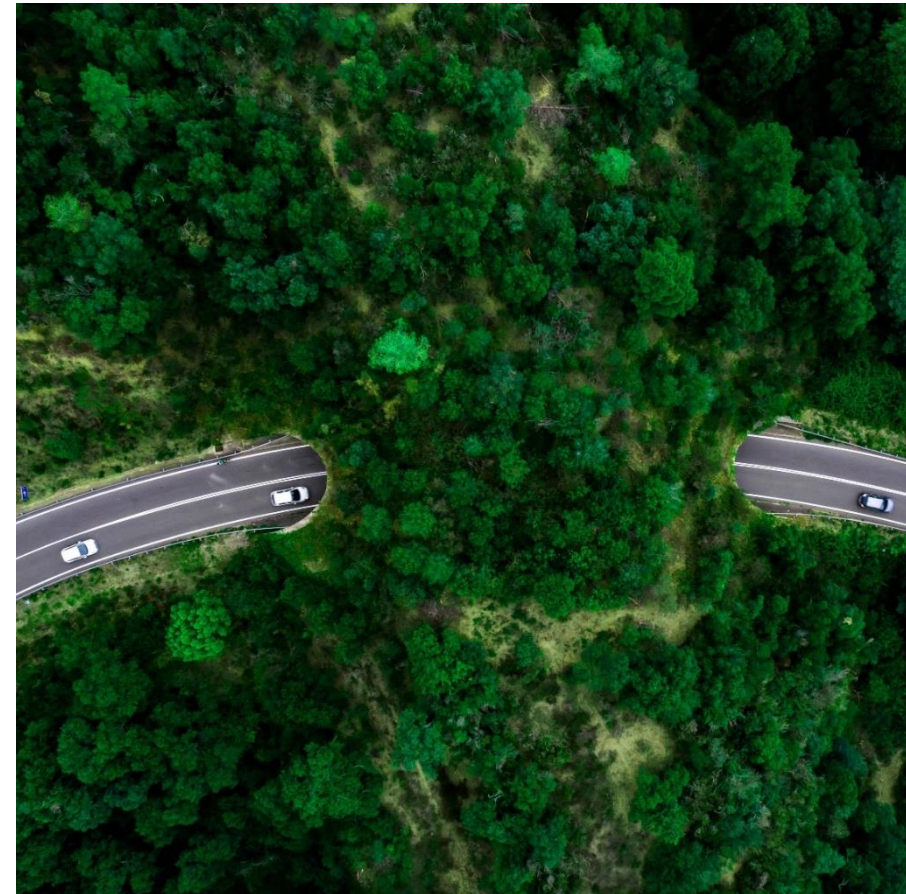
- Klarheit für die Weiterentwicklung des Stadtbusses, da Handlungsbedarf entsteht
- Klarheit für den Planungsprozess am Berliner Platz



Öffentliche Sitzung:

Top 3

Weiterentwicklung des Stadtbusses



Im Vorfeld zu beantwortende Kernfrage:

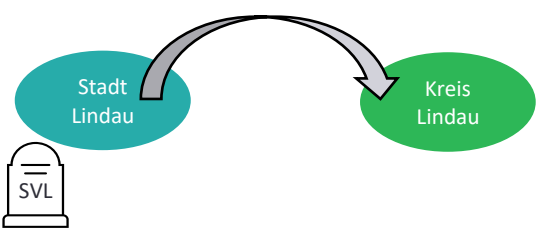

Will die Stadt Lindau weiterhin ÖPNV-zuständig für den für den Stadtverkehr bleiben?

Wenn **nein**, könnte die Stadt

- die Verordnung zur Übertragung der Aufgabenträgerschaft zum 31.12.2025 auslaufen und müsste den bestehenden öDA mit der SVL vorzeitig beenden oder
- den Landkreis um eine letzte Verlängerung der Zuständigkeitsübertragung bis zum regulären Ende des bestehenden öDA (Mitte 2028) bitten.

Letztendlich würde der Stadtverkehr in die Zuständigkeit des Landkreises zurückfallen, respektive die Stadt ihre ÖPNV-Zuständigkeit aufgeben.

Zuständigkeit „Stadtverkehr“ geht zurück auf Landkreis Lindau (B) - Modell 5

Modellskizze	Vorteile / Nachteile / Risiken / Verbleibendes Zeitfenster
<p>1. Zuständigkeit „Stadtverkehr“</p>  <p>2. ÖPNV-Aufgabenträger</p>  <p>Entscheidung Marktmodell:</p> <ul style="list-style-type: none">– Einstellung Stadtverkehr– Direktvergabe an KMU / Notmaßnahme– Wettbewerbliche Ausschreibung– Allgemeine Vorschrift	<p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▶ Verantwortung und originäre Finanzierungsverpflichtung für Stadtverkehr Lindau geht auf den Landkreis Lindau zurück <p><u>Nachteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▶ Keine eigene Gestaltungs-/Zugriffs-/Einflussmöglichkeit der Stadt auf den Stadtverkehr und auch keine gesetzlichen Mindeststandards (worst case: Einstellung Stadtverkehr)▶ Verlust der Möglichkeit zur ÖPNV-Querverbund-Finanzierung; ÖPNV-Refinanzierung voll aus städtischem Haushalt zu leisten (Kreisumlage)▶ Verlust Mitsprache-/Einflussrechte hinsichtlich Tarife (BODO) <p><u>Risiko:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▶ Fremdgestalteter Stadtverkehr erfüllt nicht die Erwartungen▶ Keinen Einfluss auf die aus dem Haushalt zu tragenden ÖPNV-Aufwendungen▶ Abwicklung SVL (Entlassung Mitarbeiter, Verkauf WG etc.) <p><u>Aktuell Zuständigkeit Stadtverkehr bei Stadt Lindau:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▶ Laufzeit Verordnung bis 31.12.2025

Von Stadt zunächst zu beantwortende Kernfrage

Im Vorfeld zu beantwortende Kernfrage:

Will die Stadt Lindau weiterhin ÖPNV-zuständig für den für den Stadtverkehr bleiben?



Wenn **nein**, könnte die Stadt

- die Verordnung zur Übertragung der Aufgabenträgerschaft zum 31.12.2025 auslaufen und müsste den bestehenden öDA mit der SVL vorzeitig beenden oder
- den Landkreis um eine letzte Verlängerung der Zuständigkeitsübertragung bis zum regulären Ende des bestehenden öDA (Mitte 2028) bitten.

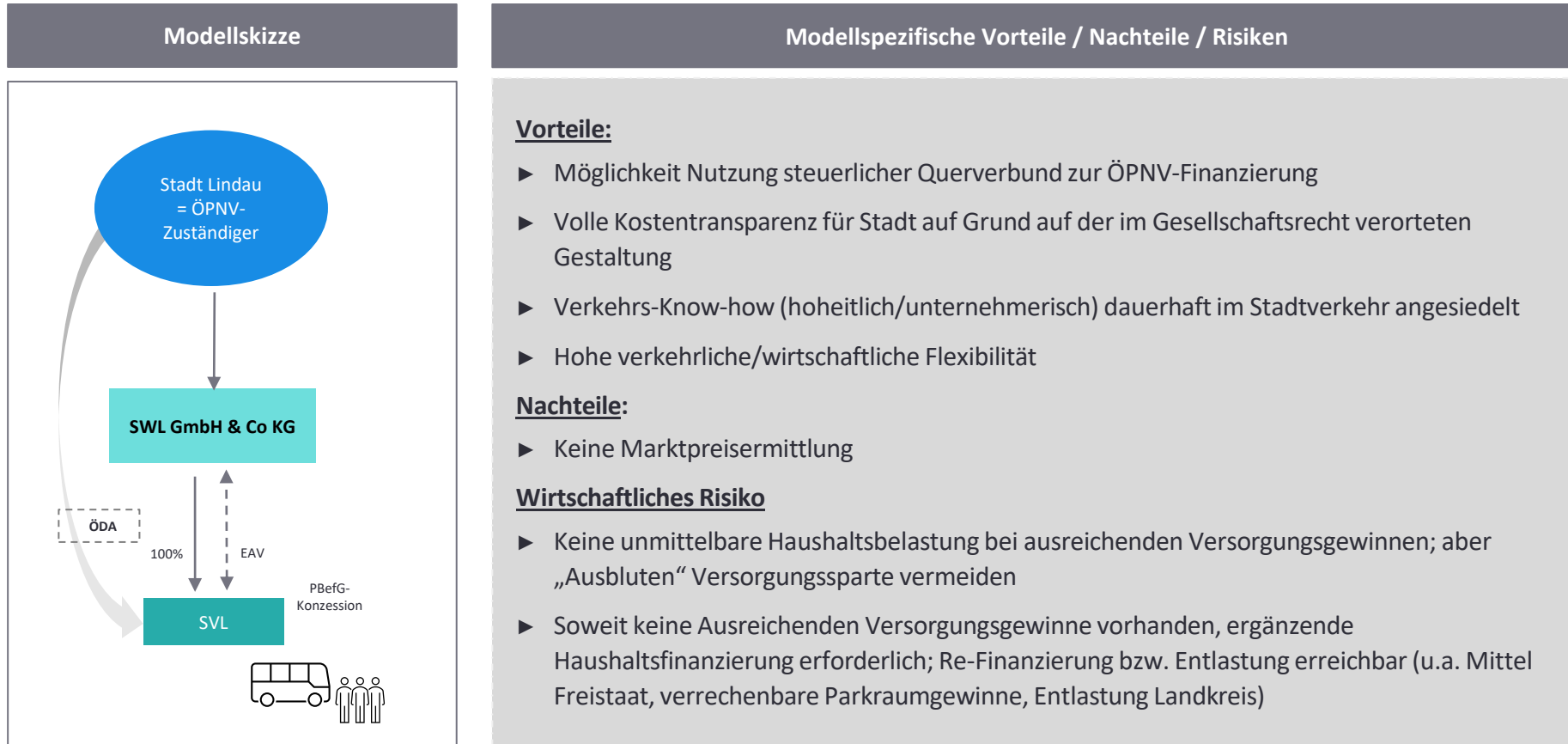
Letztendlich würde der Stadtverkehr in die Zuständigkeit des Landkreises zurückfallen, respektive die Stadt ihre ÖPNV-Zuständigkeit aufgeben.

Wenn **ja**, kommen verschiedene Strukturmodelle zur Sicherstellung und Ausgestaltung des Stadtverkehrs in Betracht

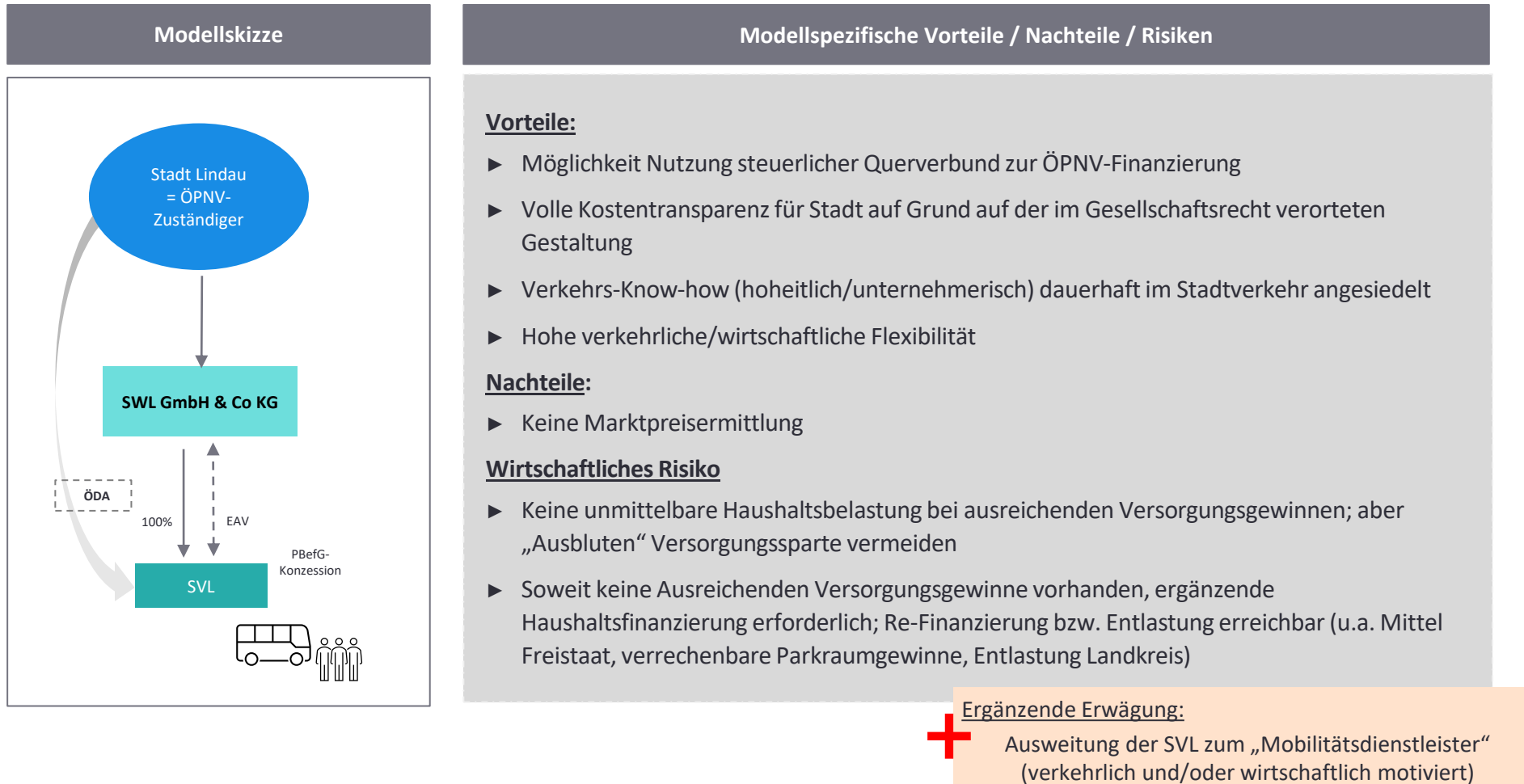
Strukturmodell unabhängige Effekte „Beibehaltung Stadtverkehr-Zuständigkeit“ Modell 1- 4

Modellskizze	Spielbildliche Vorteile / Nachteile / Risiken
<div><div><p>Zuständigkeit „Stadtverkehr“</p></div><div><p>Zuständigkeit „Kreisverkehre“</p></div></div> <div><p>Entscheidung Marktmodell:</p><ul style="list-style-type: none">– Einstellung Verkehr– Direktvergabe an KMU / Notmaßnahme– Wettbewerbliche Ausschreibung– Allgemeine Vorschrift</div> <div><p>Entscheidung Marktmodell:</p><ul style="list-style-type: none">– Einstellung Verkehr– Direktvergabe an KMU / Notmaßnahme– Wettbewerbliche Ausschreibung– Allgemeine Vorschrift</div>	<p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▶ Entscheidungs-/Ausgestaltungscompetenz für Stadtverkehr bei Stadt (einschl. Einfluss auf in Stadtverkehr einbrechende Regionalbuslinien)▶ (Mittelbare) Mitsprache-/Einfluss-/Stimmrechte auf die Tarifgestaltung im BODO▶ Stadt hat für den Stadtverkehr Anspruch auf ÖPNV-Mittel aus dem BayÖPNVG▶ Entfallen der ÖPNV-Mitfinanzierung des Landkreisverkehrs über allgemeine Kreisumlage (bei entsprechender Gestaltung) <p><u>Nachteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▶ Alleinige Finanzierungsverantwortung/-zuständigkeit für Stadtverkehr bei der Stadt

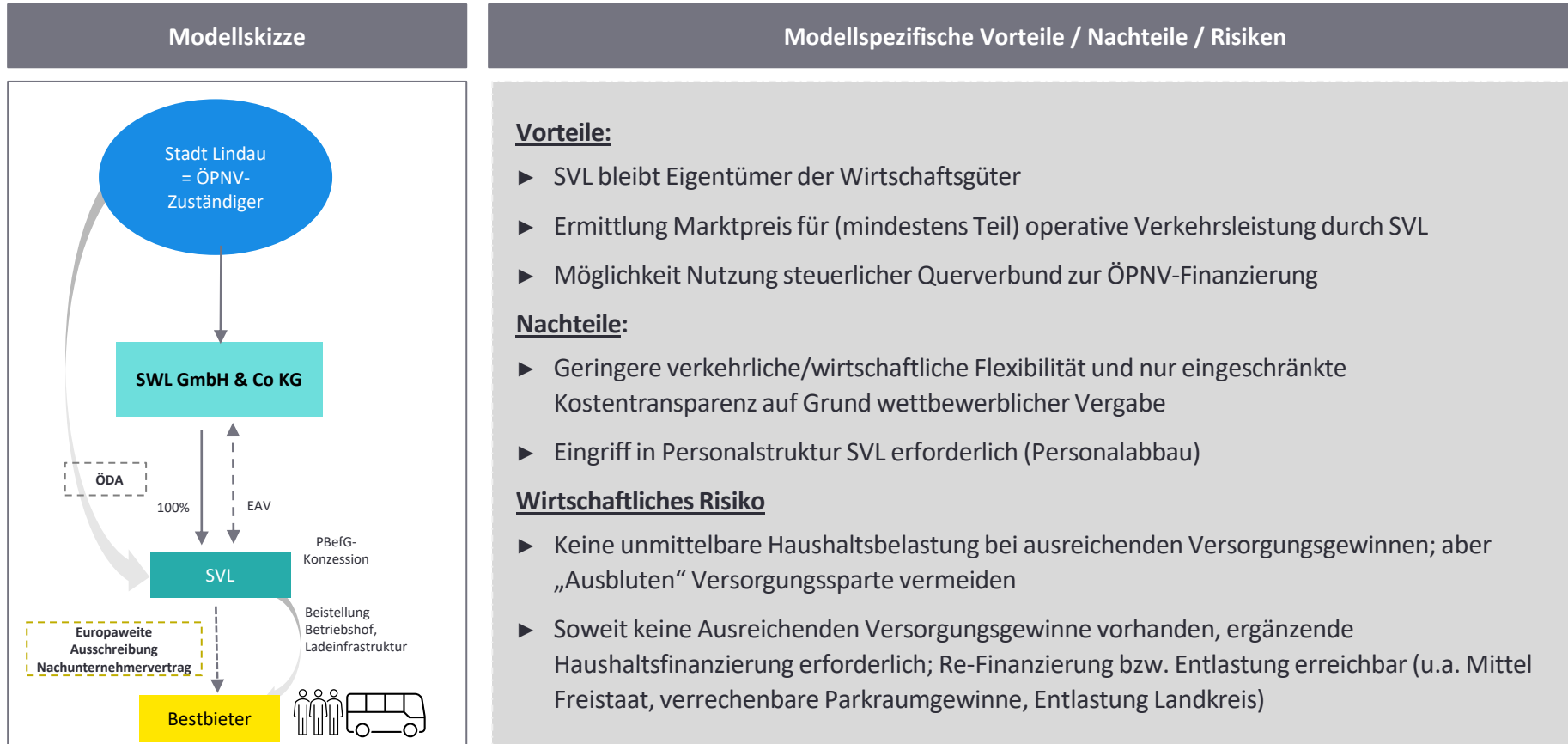
Modell 1 – Direktvergabe an SVL als volloperatives VU (Status quo)



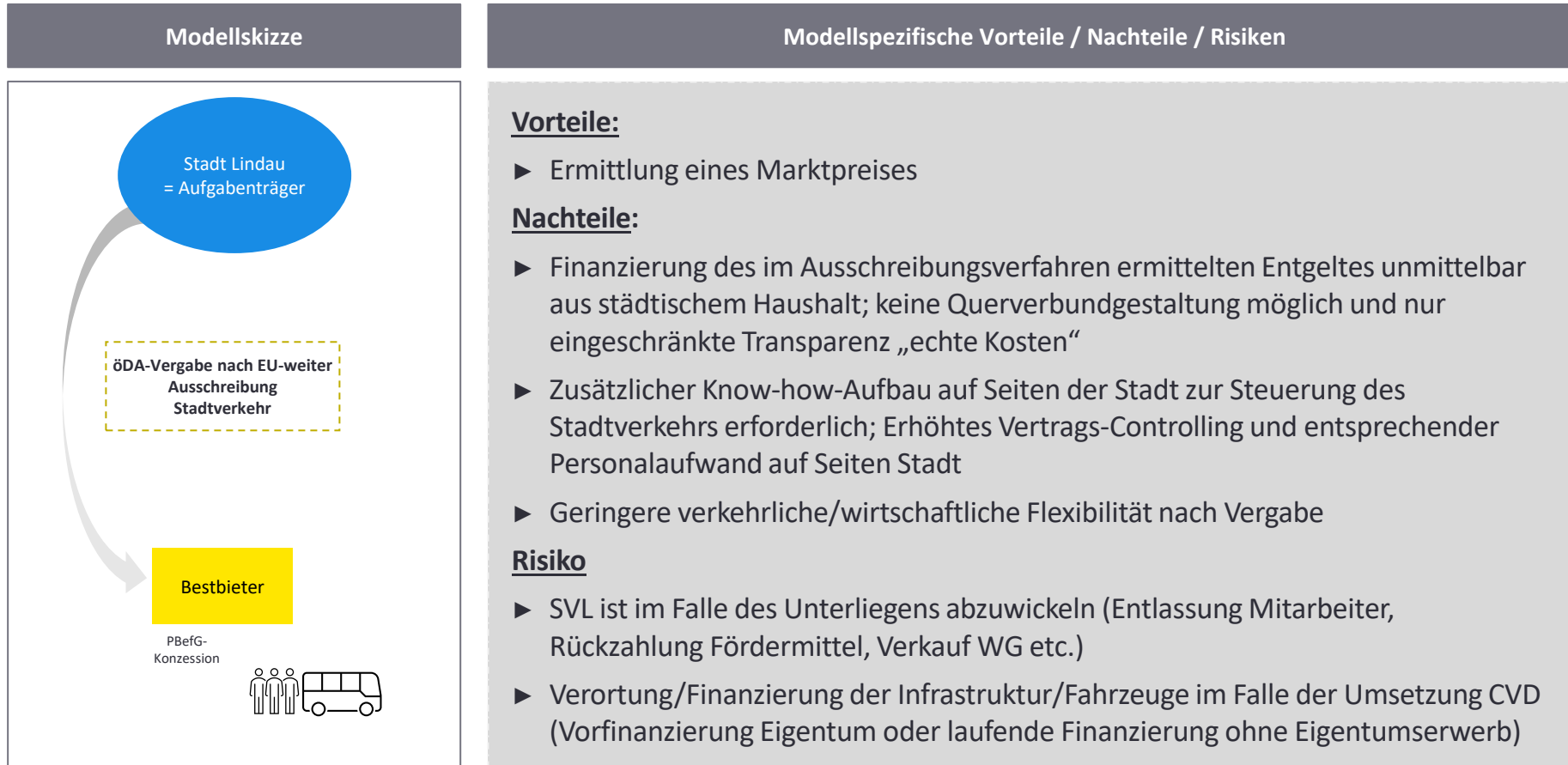
Modell 2 – Direktvergabe an SVL als integrierter Mobilitätsdienstleister



Modell 3 – Direktvergabe an SVL als Verkehrsmanagementgesellschaft



Modell 4 – Wettbewerbliche Ausschreibung des Stadtverkehrs



Zusammenfassung „Wesentliche Modellunterschiede“

Modell 1 Direktvergabe Stadt an SVL „Vollwertigem VU“	Modell 2 Direktvergabe Stadt an SVL als „Mobilitätsdienstleister“	Modell 3 Direktvergabe Stadt an SVL „VMG“	Modell 4 Wettbewerbliche Ausschreibung Stadt	Modell 5 Rückfall der Zuständigkeit zum Landkreis
<ul style="list-style-type: none"> – Stadtverkehr in Zuständigkeit und Gestaltungshoheit Stadt – Hohe Flexibilität in Leistungsgestaltung – Grundsätzlich keine unmittelbare Haushaltsbelastung bei ausreichenden Versorgungsgewinnen – Steuerlicher Querverbund zur ÖPNV-Finanzierung nutzbar (Steuereffekt ca. 30 % auf verrechnete Versorgungsgewinne) – Anspruch auf Landesmittel nach BayÖPNVG 	<ul style="list-style-type: none"> – Grds. wie Modell 1 – Optimierung verrechenbares Querverbundvolumen bzw. Entlastung der verwendbaren Energiegewinne = Steuerlicher Querverbund zur ÖPNV-Finanzierung nutzbar (Steuereffekt ca. 30 % auf verrechnete Versorgungs- und Verkehrsgewinne) 	<ul style="list-style-type: none"> – Grds wie Modell 1 – Leistungserbringung auf Basis „Marktpreis“ auf Grund Nachunternehmer-ausschreibung – Allerdings deutlich geringere Flexibilität in Leistungs-gestaltung wegen Vertrags-bindung gegenüber Dritten 	<ul style="list-style-type: none"> – Stadtverkehr in Zuständigkeit und Gestaltungshoheit Stadt – Allerdings deutlich geringere Flexibilität in Leistungsgestaltung als in den Modellen 1 und 2 wegen Vertrags-bindung gegenüber Dritten – ÖPNV-Finanzierung unmittelbar aus städtischem Haushalt gem. Ausschreibungsergebnis (Marktpreis) – Steuerlicher Querverbund nicht zur ÖPNV-Finanzierung nutzbar – Anspruch auf Landesmittel nach BayÖPNVG – Risiko: Abwicklung SVL 	<ul style="list-style-type: none"> – Stadtverkehr liegt in Zuständigkeit Landkreis; keine unmittelbare Gestaltungsmöglichkeit der Stadt – ÖPNV-Finanzierung über Kreisumlage unmittelbar aus städtischem Haushalt – Steuerlicher Querverbund nicht zur ÖPNV-Finanzierung nutzbar – Keine Landesmittel nach BayÖPNVG – Risiko: Abwicklung SVL

Ihre Fragen....



Maren Weber

Partnerin / Head of Public Mobility
Rechtsanwalt/Steuerberater



Tel 0211 9352 19916



Mobil 0160 939 19916



E-Mail maren.weber@de.ey.com

EY | Building a better working world

Mit unserer Arbeit setzen wir uns für eine besser funktionierende Welt ein. Wir helfen unseren Kunden, Mitarbeitenden und der Gesellschaft, langfristige Werte zu schaffen und das Vertrauen in die Kapitalmärkte zu stärken.

In mehr als 150 Ländern unterstützen wir unsere Kunden, verantwortungsvoll zu wachsen und den digitalen Wandel zu gestalten. Dabei setzen wir auf Diversität im Team sowie Daten und modernste Technologien in unseren Dienstleistungen.

Ob Assurance, Tax & Law, Strategy and Transactions oder Consulting: Unsere Teams stellen bessere Fragen, um neue und bessere Antworten auf die komplexen Herausforderungen unserer Zeit geben zu können.

„EY“ und „wir“ beziehen sich in dieser Präsentation auf alle deutschen Mitgliedsunternehmen von Ernst & Young Global Limited (EYG). Jedes EYG-Mitgliedsunternehmen ist rechtlich selbstständig und unabhängig. Ernst & Young Global Limited ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach englischem Recht und erbringt keine Leistungen für Mandanten. Informationen darüber, wie EY personenbezogene Daten sammelt und verwendet, sowie eine Beschreibung der Rechte, die Einzelpersonen gemäß der Datenschutzgesetzgebung haben, sind über ey.com/privacy verfügbar. Weitere Informationen zu unserer Organisation finden Sie unter ey.com.

In Deutschland finden Sie uns an 20 Standorten.

© 2024 Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
All Rights Reserved.

ABC JMM-123
ED None

Diese Präsentation ist lediglich als allgemeine, unverbindliche Information gedacht und kann daher nicht als Ersatz für eine detaillierte Recherche oder eine fachkundige Beratung oder Auskunft dienen. Es besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität. Jegliche Haftung seitens der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und/oder anderer Mitgliedsunternehmen der globalen EY-Organisation wird ausgeschlossen.

ey.com/de

Strukturmodelle und Varianten für die lang- fristige Sicherstellung des Stadtverkehrs in Lindau

Ergebnisvorstellung

Stadtrat der Stadt Lindau (Bodensee)

WBS: DEE00126062.1.1

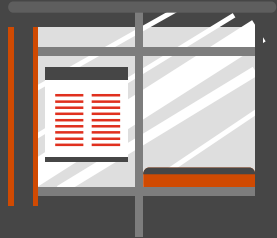
16. Oktober 2024



Stadt **Lindau**
(Bodensee)



Agenda für unseren heutigen Termin zur Beurteilung der Varianten und Strukturmodelle für den ÖPNV in Lindau



Zielsetzung
und Methodik
Variantenvergleich

Ergebnisse
Variantenvergleich
im Mobilitätsmasterplan

Zielsetzung
und Methodik
Strukturmodellanalyse

Ergebnisse
Variantenvergleich
3 und 4 im Modell 2

Rückfragen
und Diskussion



Zielsetzung und Methodik Strukturmodellanalyse



Wir haben fünf Strukturmodelle für den Stadtverkehr untersucht – nach Beschluss im Stadtrat steht nun Modell 2 im Fokus

Modelle zur langfristigen Sicherstellung des Stadtverkehrs:

1	Direktvergabe der Stadt Lindau an die SVL als vollwertiges Verkehrsunternehmen	Erneute wettbewerbsfreie Direktvergabe eines öDA durch die Stadt Lindau an die SVL. Die SVL ist weiterhin zuständig für die Durchführung des Stadtverkehrs.
2	Direktvergabe der Stadt Lindau an die SVL als integrierter Mobilitätsdienstleister	Analog Modell 1, aber zusätzliche Anreicherung der Tätigkeiten der SVL um die Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Lindau.
3	Direktvergabe der Stadt Lindau an die SVL als Verkehrsmanagementgesellschaft	Analog Modell 1, aber Einsatz von einem oder mehreren privaten Verkehrsunternehmen für die gesamte operative Fahrleistung .
4	Wettbewerbliche Ausschreibung der Stadt Lindau	Beauftragung des Ausschreibungsgewinners des EU-weiten wettbewerblichen Verfahrens mit der Durchführung des Stadtverkehrs .
5	Rückfall der Aufgabenträgerschaft von der Stadt Lindau zum Landkreis Lindau	Der Landkreis Lindau übernimmt als Aufgabenträger die Verantwortung für die Planung, Organisation und die Sicherstellung des Stadtverkehrs in Lindau.

Beschluss am 18. Juli 2024: „Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, auf Grundlage von **Modell 2** einen Vorschlag für eine Mobilitätsgesellschaft zu erarbeiten und erneut im Stadtrat zum Beschluss vorzulegen.“

→ **Projektzielsetzung:** Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen der **Varianten 3 u. 4** im **Strukturmodell 2** mit E-Bussen.

Bei der Bewertung stehen die wirtschaftlichen Aspekte im Fokus – dabei haben wir folgende Positionen aufgeführt

Positionen	Beschreibung
Kosten operative Verkehrsleistung	Kosten des Fahrpersonals , fahrzeugbezogenen Kosten, inklusive Kraftstoff-/Energiekosten, sowie Kosten im Rahmen der Planung, Steuerung und Disposition .
Kosten weitere Leistung	Weiteren Kosten, die im Rahmen der Durchführung des Stadtverkehrs anfallen: Kosten für Haltestellen, Fahrweg-einrichtungen, Automaten und Gebäude, für Vertrieb und Kontrolleure sowie für die Verwaltung.
Erlöse	Fahrgeldeinnahmen und öffentliche Ausgleichsleistungen sowie sonstige Erträge.
Reduzierung Steuerzahlungen durch Querverbund	Durch die Zusammenfassung von defizitären und gewinnbringenden Tätigkeiten innerhalb des Stadtwerke-Konzerns ermöglicht der steuerliche Querverbund die steuerliche Verrechnung der ÖPNV-Verluste mit den Versorgungsgewinnen und führt dadurch zu Steuerentlastungen in Höhe von insgesamt ca. 30 % der ÖPNV-Verluste .
ÖPNV-Zuweisung und Landkreis-Zuschuss	Der Freistaat Bayern gewährt Aufgabenträgern Zuweisungen für Zwecke des ÖPNV . Zudem gewährt der Landkreis Lindau der Stadt Lindau einen Zuschuss.
Reduzierung Steuerzahlungen durch Einbezug Parkraumbewirtschaftung	Bei Einbezug der Parkraumbewirtschaftung in den steuerlichen Querverbund und Verwendung der Gewinne innerhalb des Stadtwerke-Konzerns entfallen die Gewinnausschüttungen an die Stadt Lindau und damit die Zahlung der Kapitalertragssteuer (inkl. Solidaritätszuschlag). Zudem verbessert sich die Liquidität der Stadtwerke.

Wir haben fünf Strukturmodelle für den Stadtverkehr untersucht – nach Beschluss im Stadtrat steht nun Modell 2 im Fokus

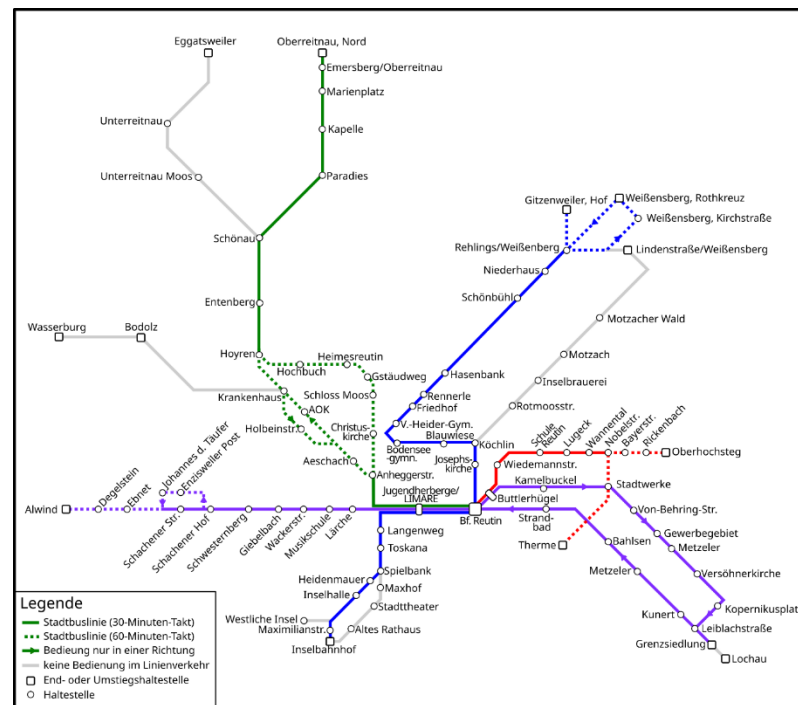
Vergleich und Ergebnis der wirtschaftlichen Bewertung

		Leistung durch VU mit WBO-Tarif BW				
Kosten und Erlöse	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5	Modell 5*
Kosten operative Verkehrsleistung	4.743	4.743	4.743	4.743	4.743	3.144
Kosten weitere Leistung	1.058	1.058	1.058	894	894	894
Summe Kosten ÖPNV	5.801	5.801	5.801	5.637	5.637	4.038
Erlöse	2.945	2.945	2.945	2.897	2.897	1.921
Ergebnis ÖPNV SVL / privates VU	-2.856	-2.856	-2.856	-2.740	-2.740	-2.116
Reduzierung Steuerzahlungen durch Querverbund	857	857	857			
Ergebnis ÖPNV Stadtwerke Lindau	-1.999	-1.999	-1.999	-2.740	-2.740	-2.116
Reduzierung Steuerzahlungen durch Einbezug Parkraumbewirtsch.		141				
Ergebnis ÖPNV Stadt Lindau I bzw. Landkreis Lindau I	-1.999	-1.858	-1.999	-2.740	-2.740	-2.116
ÖPNV-Zuweisung und Landkreis-Zuschuss	166	166	166	166		
Ergebnis ÖPNV Stadt Lindau II bzw. Landkreis Lindau II	-1.833	-1.692	-1.833	-2.574	-2.740	-2.116
Personalkosten in Verkehrsstelle der Stadt				80		
Ergebnis ÖPNV Stadt Lindau III	-1.833	-1.692	-1.833	-2.654	-2.740	-2.116
Modell 5*: Differenz beim 1h-Takt						623
Finanzierungsbedarf	1.833	1.692	1.833	2.654	2.740	2.740
Finanzierungsbedarf, den die Stadtwerke tragen	843	843	843			
Defizitübernahme der Stadtwerke	1.700	1.700	1.700			
Reduzierung der Steuerzahlungen durch Querverbund	857	857	857			
Finanzierungsbedarf, den die Stadt trägt	989	849	989	2.654	2.740	1.342
Defizitübernahme der Stadt direkt	989	989	989	2.654	2.740	623
Defizitübernahme der Stadt über Kreisumlage						719
Reduzierung Steuerzahlungen durch Einbezug Parkraumbewirtsch.		141				
Finanzierungsbedarf der restlichen Gemeinden (Kreisumlage)						1.397
Einmalige Abfindungszahlungen			210	460	460	460
Abfindungszahlungen an Fahrer			210	210	210	210
Abfindungszahlungen an weitere Mitarbeiter				250	250	250

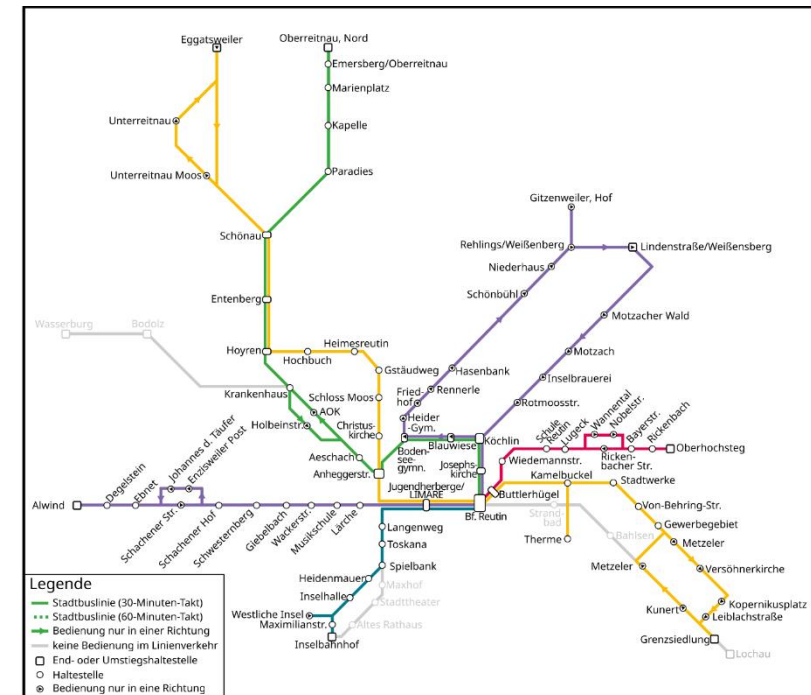
*1h-Takt



Ergebnisse Variantenvergleich 3 und 4 im Modell 2

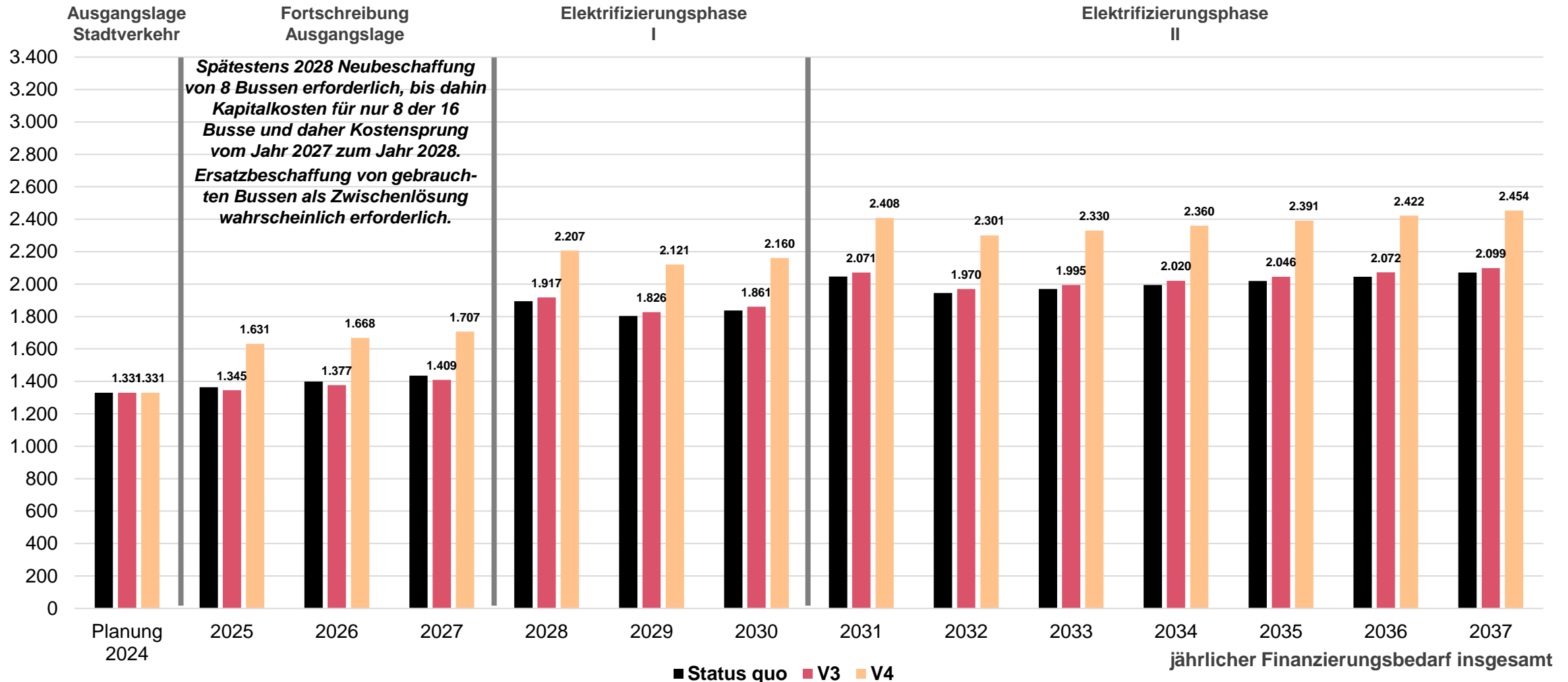


Variante 3



Variante 4

Durch die Einführung von Strukturmodell 2 wird der Finanzierungsbedarf deutlich begrenzt → Quintessenz unserer Prüfung!



Durch die Verrechnung mit den Gewinnen aus der Parkraumbewirtschaftung reduziert sich der Finanzierungsbedarf der Stadt Lindau

Modell 2 – Variante 3	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Finanzierungsbedarf in T€	1.331	1.345	1.377	1.409	1.917	1.826	1.861	2.071	1.970	1.995	2.020	2.046	2.072	2.099
Finanzierungsbedarf, den die Stadtwerke tragen	945	937	921	905	685	721	704	611	652	639	625	611	597	583
Defizitübernahme der Stadtwerke Lindau	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
Reduzierung der Steuerzahlungen durch Querverbund	-755	-763	-779	-795	-1.015	-979	-996	-1.089	-1.048	-1.061	-1.075	-1.089	-1.103	-1.117
Finanzierungsbedarf, den die Stadt trägt	385	408	456	505	1.233	1.105	1.157	1.459	1.318	1.356	1.395	1.434	1.475	1.516
Defizitübernahme der Stadt Lindau	649	677	730	785	1.518	1.396	1.454	1.762	1.627	1.671	1.716	1.762	1.809	1.857
Reduzierung Steuerzahlungen durch Einbezug Parkraumbewirtschaftung	-264	-269	-274	-280	-285	-291	-297	-303	-309	-315	-322	-328	-334	-341
<i>Rücklage/Gewinn der Stadt aus der Parkraumbewirtschaftung</i>	<i>785</i>	<i>801</i>	<i>817</i>	<i>833</i>	<i>850</i>	<i>867</i>	<i>884</i>	<i>902</i>	<i>920</i>	<i>938</i>	<i>957</i>	<i>976</i>	<i>996</i>	<i>1.015</i>
<i>Mittelrückerstattung Landkreis Lindau (Zweckvereinbarung)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>
Verbleibender Finanzierungsbedarf, den die Stadt trägt	0	0	0	0	83	0	0	258	99	118	138	158	179	200

Modell 2 – Variante 4	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Finanzierungsbedarf in T€	1.331	1.631	1.668	1.707	2.207	2.121	2.160	2.408	2.301	2.330	2.360	2.391	2.422	2.454
Finanzierungsbedarf, den die Stadtwerke tragen	945	814	796	777	561	595	576	467	510	495	479	464	447	431
Defizitübernahme der Stadtwerke Lindau	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
Reduzierung der Steuerzahlungen durch Querverbund	-755	-886	-904	-923	-1.139	-1.105	-1.124	-1.233	-1.190	-1.205	-1.221	-1.236	-1.253	-1.269
Finanzierungsbedarf, den die Stadt trägt	385	817	872	930	1.646	1.525	1.585	1.942	1.790	1.835	1.881	1.927	1.975	2.023
Defizitübernahme der Stadt Lindau	649	1.086	1.147	1.210	1.931	1.817	1.882	2.244	2.099	2.150	2.202	2.255	2.309	2.364
Reduzierung Steuerzahlungen durch Einbezug Parkraumbewirtschaftung	-264	-269	-274	-280	-285	-291	-297	-303	-309	-315	-322	-328	-334	-341
<i>Rücklage/Gewinn der Stadt aus der Parkraumbewirtschaftung</i>	<i>785</i>	<i>801</i>	<i>817</i>	<i>833</i>	<i>850</i>	<i>867</i>	<i>884</i>	<i>902</i>	<i>920</i>	<i>938</i>	<i>957</i>	<i>976</i>	<i>996</i>	<i>1.015</i>
<i>Mittelrückerstattung Landkreis Lindau (Zweckvereinbarung)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>300</i>
Verbleibender Finanzierungsbedarf, den die Stadt trägt	0	16	0	0	496	359	401	740	571	597	624	651	679	708

Anmerkung: Im Modell 2 fließen die Gewinne aus der Parkraumbewirtschaftung nicht mehr der Stadt Lindau, sondern den Stadtwerken Lindau zu. Diese Veränderung ist bei der Abstimmung der Defizitübernahme der Stadtwerke Lindau zu berücksichtigen.

Rückfragen und Diskussion



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit und den Austausch.



Gabriel Flore, PwC
Manager Infrastruktur & Mobilität

PwC Düsseldorf

Georg-Glock-Straße 22
40474 Düsseldorf

+49 211 9812548

+49 171 3364723

gabriel.flore@pwc.com

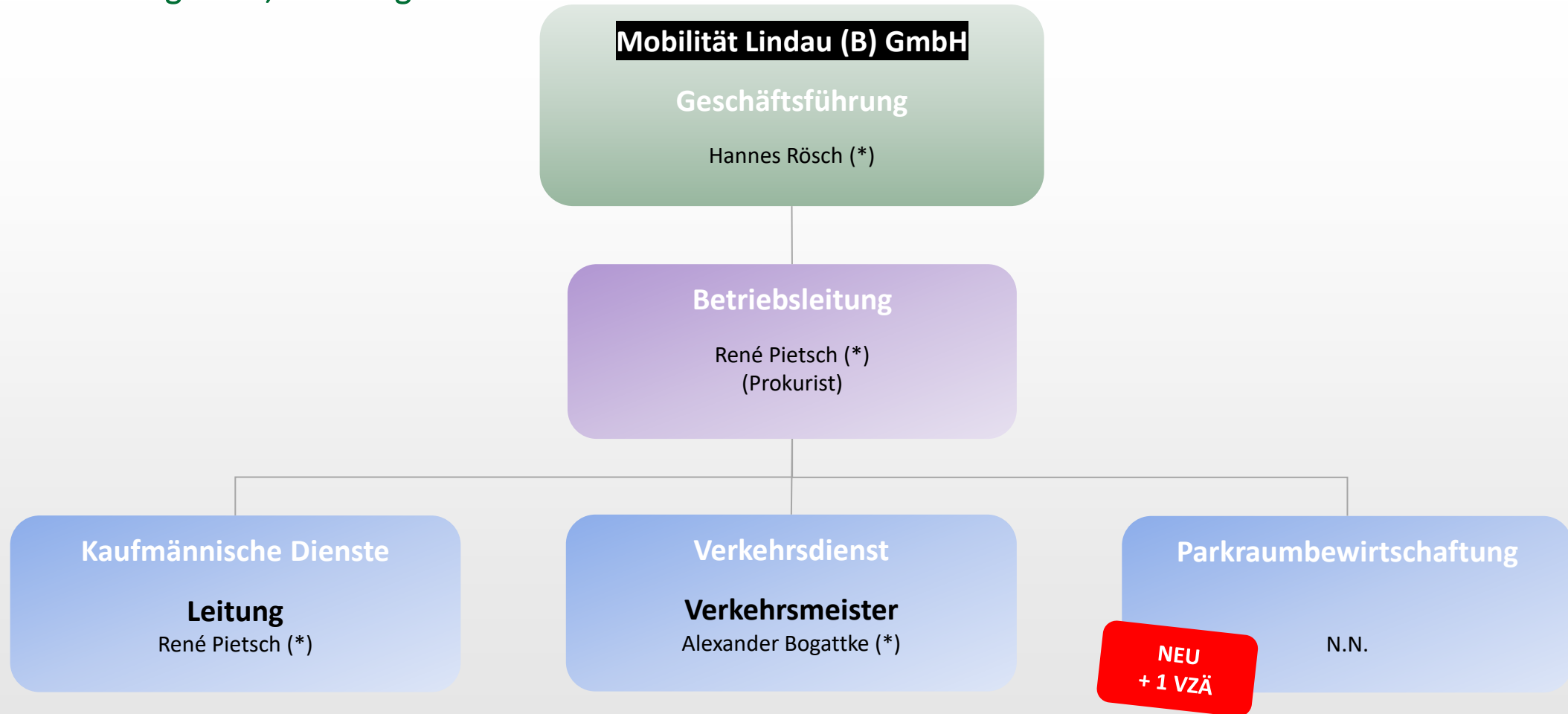
pwc.de

© Oktober 2024 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Alle Rechte vorbehalten. "PwC" bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die eine Mitgliedsgesellschaft der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) ist. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.

Organigramm "Mobilität Lindau (B) GmbH"

Idee einer möglichen, zukünftigen Aufbaustruktur



(*) derzeitige Besetzung in der Stadtverkehr Lindau (B) GmbH

Beschlussvorschlag

1. Die Stadt Lindau (Bodensee) beschließt zur zukünftigen Ausgestaltung des Stadtverkehrs Lindau (B) das Strukturmodell 2 „Direktvergabe der Stadt Lindau an die SVL als integrierter Mobilitätsdienstleister “ als favorisiertes Modell.
2. Der Stadtrat beauftragt die Stadtwerke Lindau GmbH und die Stadtverwaltung das Modell 2 zu verfolgen und dessen Umsetzung konkret vorzubereiten.

