



## Beschlussvorlage

0137/2022

Stabsstelle Nachhaltige Mobilität

### Beratungsfolge:

1. Ausschuss für Umwelt und Mobilität	06.10.2022	Vorberatung	N
2. Kreistag	13.10.2022	Entscheidung	Ö

Dr. Andreas Honikel-Günther / 26.09.2022

---

gez. Dezernent/in / Datum

### **Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG - Änderung und Verlängerung des Zuschussgebervertrags**

#### **Beschlussentwurf:**

**Der Landkreis Ravensburg stimmt der Vertragsänderung entsprechend dem als Anlage 1 beigefügten Nachtrag 4 zu. Die Mittelbereitstellung 2023 erfolgt unter dem Vorbehalt des Haushaltsplans 2023.**

#### **1. Ausgangslage**

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (nachfolgend „BOB“) betreibt den gegenständlichen Schienenpersonennahverkehr seit dem 1. Juni 1997 zwischen den Bahnhöfen Friedrichshafen-Hafen und Aulendorf. Die BOB ist als GmbH & Co. KG ausgestaltet. Kommanditisten sind die Technische Werke Friedrichshafen GmbH (nachfolgend „TWF“), die Stadt Ravensburg, der Landkreis Bodenseekreis, der Landkreis Ravensburg und die Gemeinde Meckenbeuren. Erstere ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Stadt Friedrichshafen. Komplementärin der BOB ist die Bodensee-Oberschwaben-Bahn Verwaltungs-GmbH.

Die Leistungen der BOB konnten in der Vergangenheit nicht allein durch Fahrgeldeinnahmen finanziert werden und auch künftig ist dies nicht zu erwarten. Bereits am 7. März 1996 wurde zwischen den Gesellschaftern der BOB, dem Land Baden-Württemberg und der BOB ein

Rahmenvertrag abgeschlossen, der nach den Vorgaben der VO 1370/2007 als öffentlicher Dienstleistungsauftrag anzusehen ist. Gegenstand des Rahmenvertrags war die Finanzierung der erheblichen Verbesserung des damaligen Schienenverkehrs. Das Land und die übrigen Vertragspartner waren sich einig, dass die Verbesserungen nicht durch das Land allein finanziert werden können und daher auch die übrigen Partner die entstehenden Verluste auszugleichen haben. Für die Finanzierung der SPNV-Leistungen ist in erster Linie das Land zuständig. Allerdings besteht für Gemeinden und Landkreise nach dem ÖPNVG BW die (ergänzende) Möglichkeit, ebenfalls die Verkehrsleistungen zu fördern.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag (Betrachtung) der Behördengruppe aus dem Jahr 2016 ergänzt den Rahmenvertrag sowie die SPNV-Verträge zwischen dem Land und der BOB hinsichtlich der beihilfenrechtskonformen Ausgestaltung der Finanzierung durch die Behördengruppe.

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn hat ihren Betrieb am 1. Juli 1993 zwischen Friedrichshafen Stadt und Ravensburg aufgenommen. Aufgrund großer Nachfrage wurde das Bedienungsgebiet ab dem 1. Juni 1997 im Norden bis Aulendorf und im Süden bis Friedrichshafen Hafen erweitert. Voraussetzung hierfür waren finanzielle Beteiligungen der von der Ausweitung begünstigten Gebietskörperschaften. Für das Nordgebiet (Ravensburg-Aulendorf) trifft dies auf eine Zuschussgebergemeinschaft, bestehend aus Landkreis Ravensburg, den Städten Ravensburg, Weingarten und Aulendorf sowie den Gemeinden Baienfurt, Baidt, Berg und Wolperts- wende und - aufgrund einer besonderen vertraglichen Regelung - auf die Gemeinde Fronreute zu. Für den Abschnitt Friedrichshafen Stadt - Friedrichshafen Hafen besteht eine entsprechende vertragliche Regelung mit der Stadt Friedrichshafen, die in das Vertragswerk mit den Zuschussgebern im Nordgebiet integriert werden soll.

Erfreulicherweise wurden die prognostizierten Fahrgastzahlen im „Altgebiet“ wie auch in den Erweiterungsgebieten bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie deutlich übertroffen. Das Fahrgastaufkommen ist über die Jahre kontinuierlich angestiegen. Der Zuschussgebervertrag wurden daher wiederholt verlängert und angepasst, so für die Nordgemeinden durch die Nachträge 1, 2 und 3. Aktuell wird eine erneute Anpassung und Verlängerung durch den angehängten Nachtrag 4 erforderlich.

## **2. Aktuelle Rahmenbedingungen und Notwendigkeit der Verlängerung und Anpassung des Zuschussgebervertrags**

Seitens der Gesellschaft gibt es ein großes Interesse daran, die seit vielen Jahren positive Zusammenarbeit mit den beteiligten Gebietskörperschaften auch in der Zukunft fortzusetzen. Gerade die regionale Nähe und die Identität der Bevölkerung mit ihrer „Geißbockbahn“ sind die entscheidenden Eckpfeiler für den Erfolg. Selbstverständlich sind auch die finanziellen Beiträge der Zuschussgeber ein wichtiger Baustein für die Durchführung des Verkehrs und auch entscheidend für die Beibehaltung des Verkehrs in der bestehenden Form in den kommenden Jahren.

Nach § 12 Abs. 4 des Zuschussgebervertrags der Nordgemeinden (Nachtrag 3) verständigen sich die Vertragspartner spätestens mit dem Ablauf des Fahrplanjahres 2020/21 (also bis Dezember 2021) darauf, ob und zu welchen Bedingungen die Laufzeit dieses Vertrages verlängert wird oder ein Anschlussvertrag abgeschlossen werden soll.

Die Verständigung erfolgte in Form einer Abstimmungsrunde mit den kommunalen Vertretern am 21. Oktober 2021. In diesem Rahmen stellte die BOB ihren Vorschlag zur Anpassung der Zuschüsse mit Wirkung zum nächsten Geschäftsjahr (ab 1. Oktober 2022) vor, der im Grundsatz nicht abgelehnt wurde. Die BOB stellte insbesondere ihre Wirtschaftsplanung für die kommenden Geschäftsjahre dar und verdeutlichte die Notwendigkeit der Anpassung des Betriebskosten-Zuschusses der Nordgemeinden, auch angesichts der unsicheren Entwicklung der Energiepreise und um über den Planungszeitraum bis ca. 2026 ein insgesamt ausgeglichenes Ergebnis erzielen zu können. Der Vorschlag bezifferte konkret die Anpassung des Zuschusses in dem Jahr 2022 um ca. 35 % und die Anpassung in den Folgejahren nach den bisherigen Indexierungsbestimmungen ergänzt um die Stromkosten.

Die Erforderlichkeit der Änderungen ergibt sich insbesondere aus der Elektrifizierung des Verkehrsbetriebs (Südbahn). Die Elektrifizierung ist als Antriebsart in den Vertrag einzubeziehen. Die Verpflichtung zum Betrieb elektrischer Triebfahrzeuge folgt bereits aus dem öDA aus dem Jahr 2016 sowie ab Dezember 2021 aus dem Verkehrsvertrag zwischen dem Land und der BOB. Sie führt zu steigenden Kosten für die Beschaffung der elektrischen Triebfahrzeuge, die Stromzuführung und -bereitstellung (Fahrleitungen, Unterwerke, Speiseleitungen u. a.) sowie für das Zugpersonal.

Geändert werden sollen daher:

- Der Einsatz auch von Elektro-Triebfahrzeugen sowie der ZugKM-Satz für Elektro-Triebfahrzeuge sollen zur Konkretisierung der Verpflichtungen aufgenommen werden.
- Der Zuschuss-Betrag muss aufgrund der Kostensteigerung um ca. 35% mit Wirkung zum nächsten Geschäftsjahr (ab 01.10.2022) angepasst werden.
- Die Laufzeit des Zuschussvertrags soll dementsprechend bis zum 6. März 2026 angepasst werden.
- § 3 Abs. 1, Abs. 2 S. 1 des Zuschuss-Vertrags (Nachtrag 3) enthält änderungsbedürftige Zuschussänderungsbestimmungen, da sie sich ausdrücklich an Diesel-Preisen orientieren und keine andere Energieform wie Elektrizität einbeziehen.

Der Entwurf des Nachtrages 4 ist als **Anlage 1** beigelegt.

### **3. Kosten**

Die Tabelle zeigt die Änderungen, die sich bei den individuellen Zuschüssen der einzelnen Gebietskörperschaften aufgrund des Vorschlags der BOB künftig ergeben. Beim Landkreis Ravensburg steigt der bisherige Jahreszuschuss um 35,9% von bisher 43.910,91 EUR auf 59.000 EUR.

<b>Gebietskörperschaft</b>	<b>Bisheriger Jahres-Zuschuss [EUR]</b>	<b>Neuer Jahres-Zuschuss [EUR]</b>
Stadt Aulendorf	32.558,19	44.000
Gde. Baienfurt	19.534,91	26.500
Gde. Baidt	4.341,09	5.900
Gde. Berg	10.852,73	14.500
Stadt Friedrichshafen	13.588,54	18.300
Landkreis Ravensburg	43.410,91	59.000
Stadt Ravensburg	43.410,91	59.000
Stadt Weingarten	43.410,91	59.000
Gde. Wolpertswende	19.534,91	26.500
<b>Summe</b>	<b>230.643,10</b>	<b>312.700,00</b> (+35,6 %)

Aus Sicht der Gesellschaft stellt dies ein faires Angebot dar, welches sowohl die Belange der Gesellschaft und deren Gesellschafter, die letztlich die Risiken aus ihrem Eisenbahnbetrieb in vollem Umfang tragen, als auch jene der Zuschussgeber angemessen berücksichtigt.

Der Weiterbetrieb der BOB ist nur möglich, wenn sämtliche Zuschussgeber zur Fortsetzung der Solidargemeinschaft bereit sind. Alle Kommunen und der Bodenseekreis haben der Vertragsänderungen wie vorgeschlagen bereits zugestimmt. Nach einer Zustimmung des Landkreises könnte die Vertragsänderung umgesetzt werden. Der Vertrag soll dann rückwirkend ab dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 in Kraft treten, so dass die Elektrifizierungskosten berücksichtigt werden sollen. Die Abrufung der Mittel soll 2023 erfolgen, damit die Mittel in den Haushalten eingeplant werden können.

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Verwaltung empfiehlt der Vertragsänderung zu zustimmen

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

##### 1. Kurzbeschreibung

Die Anpassung des Zuschusses an die BOB für die Verbesserung des Schienenverkehrs soll zum neuen Geschäftsjahr der BOB, ab 01.10.2022 erfolgen. Unter Berücksichtigung des Planansatzes fallen in 2022 hierfür noch ca. 2.000 € an überplanmäßigen Ausgaben an. Im Haushaltsplan 2023 ist der neue Zuschuss in voller Höhe mit 59.000 € vorgesehen.

##### 2. Haushaltspositionen

Teilhaushalt / Dezernat	0	Mobilität und Gesundheit
Unterteilhaushalt / Amt	52	Stabsstelle Nachhaltige Mobilität
Produktgruppe	5470	Verkehrsbetriebe/ÖPNV
Kontierungsobjekt	51105004	BOB GmbH&Co.KG

### 3. Finanzierung im Kreishaushalt

Sachkonto	43150000	Zuschüsse an verbundene Unternehmen
Haushaltsjahr	2022	2023
Planansatz	45.320 €	45.320 €
Veränderung (+)	2.000 €	13.680 €
Aktualisierter Planansatz	47.320 €	59.000 €

Matthias Weber, 26.09.22  
gez. (Name Amtsleitung FK / (Datum))

Anlagen:  
Anlage 1 zu 0137/2022  
Anlage 2 zu 0137/2022  
Anlage 3 zu 0137/2022