

B e r a t u n g s f o l g e:

- | | | | |
|-------------------------|------------|--------------|---|
| 1. Verwaltungsausschuss | 13.10.2015 | Entscheidung | Ö |
|-------------------------|------------|--------------|---|

**Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)
Verlängerung Zuschussgebervertrag**

I. Beschlusssentwurf:

Der Verwaltungsausschuss stimmt der Verlängerung des Vertrags über die Betriebsdurchführung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) auf dem Abschnitt Ravensburg-Aulendorf entsprechend dem vorliegenden 3. Nachtragsvertrag zu.

II. Kurzdarstellung der Sach- und Rechtslage:

Der Landkreis ist mit einem Anteil von 17,5 % einer der 5 kommunalen Gesellschafter der BOB, die am 01.07.1993 ihren Betrieb aufgenommen hat. Die kommunale Finanzierung des Nordbereichs Ravensburg-Aulendorf, der 1997 hinzugekommen ist, sowie das Teilstück FN Stadtbahnhof-Hafenbahnhof, ist durch einen Zuschussgebervertrag mit 8 Gebietskörperschaften geregelt. Der Anteil des Landkreises Ravensburg hieran beträgt 20 %. Nach den gegenwärtigen vertraglichen Bedingungen leistet die Zuschussgebergemeinschaft des nördlichen mittleren Schusstantales auf Basis des aktuell gültigen Fahrplanes einen jährlichen Beitrag, der entsprechend der jeweiligen Kostenentwicklung fortgeschrieben wird. Der Gesamtbetrag für das Jahr 2014 betrug knapp 200 TEUR. Davon entfielen auf den Landkreis Ravensburg rd. 39.600 €. Die bestehenden Verträge haben eine Laufzeit bis zum Ende des Fahrplanwechsels 2015/16 (Dezember 2016).

Obwohl sich die finanziellen Rahmenbedingungen in den kommenden Jahren insgesamt verschlechtern, schlägt die Gesellschaft der Zuschussgebergemeinschaft vor, den bestehenden Vertrag in der bisherigen Form beizubehalten, sodass sich die Beiträge in den kommenden Jahren lediglich nach der bisher praktizierten Berechnungsformel für Kostensteigerungen erhöhen würden. Die weitere Laufzeit des Vertrages soll wieder begrenzt werden (Ende des Jahres 2023). 2 Jahre vor Ablauf der Vertragsdauer sind wieder Gespräche über die dann absehbare Entwicklung der BOB und die mögliche Weiterführung des Vertrages vorgesehen. Der Nachtragsentwurf liegt als Anlage 3 bei.

Der Vertrag ist zum Erhalt der BOB eine unabdingbare Voraussetzung und sollte aus Sicht der Verwaltung auf jeden Fall verlängert werden. Sechs der acht Vertragspartner haben der Verlängerung des Zuschussgebervertrags bereits zugestimmt.

Hintergrundinformationen zu den aktuellen Rahmenbedingungen / Ausschreibungen des Landes

Das Land Baden-Württemberg hat im Jahr 2013 damit begonnen die SPNV-Verkehre auszuschreiben. Ursächlich hierfür ist der im Jahr 2016 auslaufende große Verkehrsvertrag mit der Deutsche Bahn AG, der ein jährliches Volumen von fast 40 Millionen Kilometer umfasst.

Gemäß dem Vergabekalender (Stand Juli 2014) war vorgesehen, das Los 16, bestehend aus a und b für die Süd-/Allgäubahn sowie c für die Bodensee-Gürtelbahn, im ersten Halbjahr 2015 auszuschreiben, mit dem Ziel der Betriebsaufnahme mit Gebrauchtfahrzeugen im Dezember 2016. Der konkrete Umfang wie auch die Laufzeit für diese Dieselverkehre wurden nicht benannt, da sie letztlich vom Zeitpunkt der Realisierung der elektrifizierten Südbahn abhängig sind. Im Los 16 a (RB-Verkehre Ulm-Friedrichshafen-Lindau) waren nach Aussagen des MVI auch die aktuellen BOB-Verkehre enthalten.

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn hat sich in den letzten 20 Jahren zum Rückgrat im Schienenpersonennahverkehr zwischen Friedrichshafen und Aulendorf entwickelt. Die pünktliche und zuverlässige Betriebsdurchführung, aber auch die Qualität des Wagenparks, hat zu den bekannten verkehrswirtschaftlichen Erfolgen geführt. Die erfreulichen Unternehmensergebnisse haben es ermöglicht, dass die Gesellschaft in neue Triebwagen investieren konnte und auf ihre Kosten ohne jegliche Zuschüsse den Wagenpark auf neun Triebwagen aufgestockt hat.

Angesichts der nicht unerheblichen Risiken bei der Ausschreibung des Loses 16 (höhere Anzahl an Gebrauchtfahrzeugen im Dieselbetrieb, relativ kurzer Betriebszeitraum in Abhängigkeit von der Elektrifizierung der Südbahn) hat die Gesellschaft alle infrage kommenden Varianten intensiv geprüft und bewertet. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen hat es sowohl auf politischer als auch fachlicher Ebene mehrfach Gespräche mit dem Verkehrsminister bzw. Mitarbeitern des Ministeriums gegeben, mit dem Ziel, das Land dahingehend zu bewegen, die aktuellen BOB-Verkehre aus dem Ausschreibungspaket des Loses 16 a herauszulösen, um den Verkehr auf Basis des aktuellen Verkehrsvertrages im Übergangszeitraum bis zur Elektrifizierung der Südbahn fortsetzen zu können. Diese vielfältigen Bemühungen haben letztlich zum Erfolg geführt. Dass das Land hierzu bereit war, ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass das Land erkannt hat, dass die Region mit ihrem finanziellen Einsatz entscheidend zur Verbesserung des SPNV beigetragen hat und sich das „Produkt BOB“ zu einer Marke in der Region entwickelt hat.

Leider war das Land nicht bereit, die Betriebskostenzuschüsse an die Gesellschaft, die deutlich unter dem an die DB bezahlten Betriebskostensatz liegen, zu erhöhen. Dies bedeutet für die Gesellschafter den jährlichen Ausgleich entstehender Defizite auch in den kommenden Jahren. Für die Gesellschafter steht jedoch im Vordergrund im Übergangszeitraum bis zur Elektrifizierung weiterhin einen guten und qualitativ hochwertigen SPNV sicherzustellen.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Die zur Planungssicherheit der BOB notwendige Vertragsverlängerung wird erst ab

dem Jahr 2017 kostenwirksam. Der Anteil des Landkreises Ravensburg wird wie bisher im Rahmen des vom Verwaltungsausschuss zu beschließenden ÖPNV-Förderkonzepts 2017 eingeplant werden.

Anlagen:

Zuschussvertrag BOB