

<b>STADT FRIEDRICHSHAFEN</b>  <b>Sitzungsvorlage</b>  <b>Drucksache-Nr. 2015 / V 00192</b>	Ausfertigungen: Stadt- und Stiftungspflege,
Dienststelle: Stadt- und Stiftungspflege  Aktenzeichen: STP BTM Asb	18.06.2015, Unterschrift:
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen):  <input type="checkbox"/> BM Krezer _____ <input checked="" type="checkbox"/> EBM Dr. Köhler _____  <input type="checkbox"/> BM Hauswald _____ <input checked="" type="checkbox"/> Oberbürgermeister _____	

<b>Betreff: Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB): Anpassung und Verlängerung des Zuschussgebervertrages für die Bedienung der Strecke Stadtbahnhof - Hafenbahnhof</b>				
Anlage:      Anlage 1 – Fahrgastzahlen Anlage 2 – Zuschussentwicklung Anlage 3 – Entwurf des Vertrags-Nachtrags nebst Anlage				
<b>Medien:</b> Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens <b>1 Arbeitstag</b> vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.				
<input type="checkbox"/> <b>MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)</b>	<input type="checkbox"/> <b>.pdf-, htm-Dateien</b>	<input type="checkbox"/> <b>DVD</b>	<input type="checkbox"/> <b>Video (VHS)</b>	<input type="checkbox"/> <b>Folien (ungeeignet)</b>

Referent und Zeitdauer:      Herr EBM Dr. Köhler / Herr Schrode 10 min.
--

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Finanz- und Verwaltungsausschuss	06.07.2015	Vorberatung	nicht öffentlich
Gemeinderat	27.07.2015	Beschluss	öffentlich

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

<b><u>FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN</u></b>		<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
<b>Kosten:</b>	<input type="checkbox"/> einmalige Kosten		Betrag: EUR
	<input checked="" type="checkbox"/> jährliche Folgekosten:	Personalkosten	Betrag: EUR
		Sachkosten	Betrag: mind. 12.527,01 EUR
<b>Zuschüsse bzw.</b>	<input type="checkbox"/> einmalige Einnahme(n)		Betrag: EUR
<b>Beiträge:</b>	<input type="checkbox"/> laufende (jährlich)		Betrag: EUR
<b>MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Städt. Haushalt	<input checked="" type="checkbox"/> VWH	<input type="checkbox"/> VMH	Fipo: 1.7920.7150.000
<input type="checkbox"/> Stiftungs-Haushalt	<input type="checkbox"/> VWH	<input type="checkbox"/> VMH	Fipo:
Zur Verfügung stehende Mittel (Planansatz und Haushaltsausgaberest lfd. Jahr):			EUR
Noch bereitzustellen: in 2016 u. Folgejahren bis Ende der Vertragslaufzeit in 2023 zusammen			100.216,08 EUR
insgesamt mindestens: Deckungsvorschlag:			EUR

**Beschlussantrag:**

1. Der Anpassung und Verlängerung des Zuschussgebervertrages zwischen der Stadt Friedrichshafen und der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG über die Durchführung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen zwischen Friedrichshafen Stadtbahnhof und Friedrichshafen Hafenbahnhof als Ergänzung der Verkehrsausweitung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn wird zugestimmt
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Zuschussgebervertrag gemäß Entwurf in der Anlage zu unterzeichnen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die während der Laufzeit des Vertrages anfallenden Zuschussbeträge im Zuge der Aufstellung des Haushaltsplanes 2016 ff. bis zum Ende der Vertragslaufzeit zu berücksichtigen und zu veranschlagen.

## **Begründung:**

### **Ausgangslage**

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn hat ihren Betrieb am 01. Juli 1993 zwischen Friedrichshafen Stadt und Ravensburg aufgenommen. Aufgrund des verkehrswirtschaftlichen Erfolges wurde das Bedienungsgebiet ab 01.06.1997 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 Wolpertswende 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.

Erfreulicherweise wurden die prognostizierten Fahrgastzahlen – ebenso wie im „Altgebiet“ – auch in den Erweiterungsgebieten nicht nur erreicht, sondern deutlich übertroffen. Für den Nordabschnitt wurde seinerzeit ein Fahrgastwert von 650 Fahrgästen pro Werktag prognostiziert, die tatsächliche Inanspruchnahme liegt seit Betriebsbeginn bei über 1.000 Fahrgästen. Auch das Fahrgastaufkommen am Hafengebäude (Prognosewert 120 Fahrgäste) ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen und liegt nachhaltig über diesem Ansatz. Die Gesellschaft hat die Zuschussgeber über diese Entwicklung im Rahmen ihrer Jahresberichte detailliert informiert. Die Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Zeitraum 1998 bis 2014 – unterteilt auf die einzelnen Streckenabschnitte – ist in der **Anlage 1** dargestellt.

### **Aktuelle Rahmenbedingungen**

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. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) informiert auf seinem Internet-Auftritt über die in den einzelnen Jahren noch anstehenden Ausschreibungen sowie die damit verbundenen Wettbewerbsrichtlinien. Gegenwärtig läuft der Teilnahmewettbewerb für die drei großen Stuttgarter Netze; die Ausschreibung für das Netz 2 (IRE-Verkehr Stuttgart – Bodensee) für einen Übergangszeitraum bis Ende Dezember 2023 erfolgte Ende Dezember 2014 im EU-Amtsblatt.

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. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich der Vertragszeitraum am Ausschreibungsverfahren des Netzes 2 orientiert. 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 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. Eine Maßnahme die in erster Linie den Fahrgästen zugute kommt.

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. Da dies von der gesamten Region so vehement in Stuttgart vertreten wurde, hat Eindruck hinterlassen und sicherlich entscheidend dazu beigetragen, dass das Ministerium eingelenkt hat und Ministerpräsident Kretschmann dies anlässlich seiner Bereisung des Bodenseekreises am 25.07.2014 öffentlich zum Ausdruck gebracht hat.

Leider war das Land nicht bereit, die Betriebskostenzuschüsse an die Gesellschaft, die deutlich unter dem an die DB bezahlten Betriebskostensatz liegen, zu erhöhen, sodass den BOB-Gesellschaftern bewusst ist, dass im Übergangszeitraum bis zur Elektrifizierung der Südbahn negative Unternehmensergebnisse erzielt werden. Dies bedeutet für die Gesellschafter den jährlichen Ausgleich der Defizite in den kommenden Jahren. Für die Gesellschafter steht jedoch im Vordergrund im Übergangszeitraum weiterhin einen guten und qualitativ hochwertigen SPNV sicherzustellen.

### **Verlängerung der Zuschussgeberverträge**

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 und die Akzeptanz dieses Verkehrssystems. 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 den gegenwärtigen vertraglichen Bedingungen leistet die Stadt Friedrichshafen auf Basis des aktuell gültigen Fahrplanes einen jährlichen Beitrag, der entsprechend der jeweiligen Kostenentwicklung fortgeschrieben wird. Der Betrag betrug im Jahr 2011 insgesamt 11.500 € und hat sich aufgrund der zwischenzeitlichen Kostensteigerungen bis zum Jahr 2014 auf 12.388,26 € erhöht. Eine Aufstellung mit den entsprechenden Jahresbeträgen ist als **Anlage 2** beigefügt. Die bestehenden Verträge haben eine Laufzeit bis zum Ende des Fahrplanwechsels 2015/16 (Dezember 2016).

Obwohl sich die finanziellen Rahmenbedingungen in den kommenden Jahren verschlechtern, schlägt die Gesellschaft vor, den bestehenden Vertrag in der bisherigen Form beizubehalten, sodass sich die Beträge in den kommenden Jahren weiterhin auf Basis der vertraglich vereinbarten Indizes erhöhen. Nachdem der Zeitpunkt für die Elektrifizierung der Südbahn nicht absehbar ist, schlägt die Gesellschaft vor, den Vertrag bis zum Fahrplanwechsel 2022/23 (voraussichtlich Dezember 2023), zu verlängern. Dieser Zeitraum wäre dann auch deckungsgleich mit dem Ausschreibungsrahmen des Landes für die Dieselverkehre der Südbahn. Danach ändern sich die fahrplantechnischen Rahmenbedingungen auf der Südbahn grundlegend, sodass deren Auswirkungen für die einzelnen Schienenverkehre heute noch nicht beurteilt werden können. Die vorstehend genannten Prämissen sind gekoppelt sowohl an das Fahrplanangebot des Fahrplanjahres 2014/15 als auch an die aktuellen Betriebskostenzuschüsse des Landes Baden-Württemberg. Sofern hier eine Veränderung eintritt, werden die sich hieraus ergebenden finanziellen Konsequenzen bei den Zuschussgeberbeträgen entsprechend berücksichtigt. Der Entwurf eines Nachtrages ist als **Anlage 3** beigefügt.

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.

### **Weiteres Vorgehen**

Die vorstehend beschriebenen Maßnahmen sind nur dann realisierbar, wenn sämtliche Zuschussgeber zur Fortsetzung der Solidargemeinschaft bereit sind. Um die entsprechenden Maßnahmen zeitnah umsetzen zu können, wäre es erforderlich, dass die Zuschussgeber spätestens bis 15.09.2015 verbindlich ihre Zustimmung zur Vertragsverlängerung erklären. In diesem Fall wäre die Vertragsunterzeichnung noch im Jahr 2015 möglich und könnte der Vertrag dann ab dem Fahrplanwechsel 2015/16 (13. Dezember 2015) in Kraft treten.

In Anbetracht der sich mit dem 3. Nachtragsvertrag über die Vertragslaufzeit bis Dezember 2023 absehbar ergebende Zuschusshöhe größer 100.000 EUR ist für diesen Vertragsschluss und die damit verbundene Freiwilligkeitsleistung die Zuständigkeit des Gemeinderats gegeben. Um Beratung und Beschlussfassung wird gebeten.