

STADT FRIEDRICHSHAFEN		Ausfertigungen:	
Sitzungsvorlage		Stadt- und Stiftungspflege, DEZ2, DEZ4, SBA	
Drucksache-Nr. 2022 / V 00044			
Dienststelle: Stadt- und Stiftungspflege		05.04.2022, Unterschrift:	
Aktenzeichen: STP BTV Asb/cwl			
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen):			
<input checked="" type="checkbox"/> BM Stauber	_____	<input checked="" type="checkbox"/> EBM Müller	_____
<input type="checkbox"/> BM Köster	_____	<input checked="" type="checkbox"/> OB Brand	_____

Betreff: Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (BOB): Änderung und Verlängerung des Zuschussgebervertrages für die Bedienung der Strecke Stadtbahnhof - Hafenbahnhof			
Anlage(n): 1. Entwurf Nachtrag 4 zum Zuschussgebervertrag Stadt Friedrichshafen (Anlage 1) 2. Anschreiben BOB an Zuschussgebergemeinden (Anlage 2) 3. Fahrplan der BOB gültig ab 12. Dezember 2021 (Anlage 3)			
Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.			
<input type="checkbox"/> MS Office Dateien (inkl. ppt, .mpp)	<input checked="" type="checkbox"/> .pdf-, htm- Dateien	<input type="checkbox"/> DVD	<input type="checkbox"/> Video

Referent und Zeitdauer: Herr GF Nicke, Herr Asbahr (10 min Fachvortrag, 10 min Diskussion)

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Finanz- und Verwaltungsausschuss	02.05.2022	Vorberatung	nicht öffentlich
Gemeinderat	16.05.2022	Beschluss	öffentlich

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

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN ja nein

Kosten: einmaliger Aufwand (konsumtiv) Betrag: EUR
 einmalige Auszahlung (investiv) Betrag: EUR
 jährlicher Folgeaufwand: Personalkosten Betrag: EUR
Sachkosten Betrag: EUR

Zuschüsse einmalige Einzahlung Betrag: EUR
bzw.

Beiträge: laufende (jährlich) Betrag: 18.300,00 EUR

MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:

Stadt Ergebnis-HH Finanz-HH Kontierungen: 5470000000 / 43150000
 Stiftung Ergebnis-HH Finanz-HH Kontierungen:

Zur Verfügung stehende Mittel

Planansatz im lfd. Jahr: 15.000 EUR
Ermächtigungsübertrag aus dem Vorjahr: 0 EUR
Noch bereitzustellen: 0 EUR
Deckungsvorschlag: 0 EUR

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat stimmt der Vertragsänderung entsprechend dem als Anlage 1 beigefügten Nachtrag 4 zu.

Die vorgenannte Zustimmung zu dieser Vertragsänderung umfasst dabei auch solche etwaigen Änderungen, sofern sich solche auf Grund der Beratungen und Beschlussfassungen bei den anderen Mitgliedern der Zuschussgebergemeinschaft ergeben sollten, soweit diese nicht wesentlich sind.

2. Die Verwaltung wird angewiesen und ermächtigt, die für die Umsetzung dieses Beschlusses erforderlichen Schritt zu ergreifen und die erforderlichen Finanzmittel im Doppelhaushalt 2023/2024 ff. einzuplanen bzw. zu berücksichtigen.

Begründung:

1. Ausgangslage

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (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 (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 Schienenpersonennahverkehrs (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 (öDA / Betrauung) 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 des verkehrswirtschaftlichen Erfolges wurde das Bedienungsgebiet ab dem 1. Juni 1997 im Norden bis Aulendorf und im Süden bis Friedrichshafen-Hafen erweitert. Voraussetzung hierfür waren allerdings finanzielle Beteiligungen der von der Ausweitung begünstigten Gebietskörperschaften. Für das Nordgebiet (Ravensburg-Aulendorf) trifft dies auf eine Zuschussgebörgemeinschaft, bestehend aus Landkreis Ravensburg, den Städten Ravensburg, Weingarten und Aulendorf sowie den Gemeinden Baienfurt, Baint, 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 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 durch die Nachträge 1, 2 und 3 angepasst.

Aktuell wird jetzt eine erneute Anpassung und Verlängerung durch den angehängten Nachtrag 4 erforderlich, für den mit dieser Sitzungsvorlage die Zustimmung des Gemeinderats erbeten wird, um damit zugleich auch künftig unverändert die SPNV-Verbindung durch die BOB bis Friedrichshafen-Hafen, wie nachfolgend näher dargestellt wird, fortzusetzen.

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 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 § 11 Abs. 4 des Zuschussgebervertrags (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.

Diese 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 (Lohn, Investitionsgüter, Fahrzeugfixkosten) ergänzt um die Stromkosten.

Die Erforderlichkeit der Änderungen ergibt sich insbesondere aus der Elektrifizierung des Verkehrsbetriebs, der 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 soll daher wie folgt:

- Der Einsatz auch von Elektro-Triebfahrzeugen sowie der Zugkilometer-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 beigefügt.

Die Gesellschaft betont, dass diese Regelung 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.

3. Finanzielle Auswirkungen

In den vergangenen Jahren wurden folgende Zuschüsse von der Stadt Friedrichshafen für die Verbindung Friedrichshafen-Stadtbahnhof bis Friedrichshafen-Hafen in monatlichen Raten an die BOB ausbezahlt:

2021: 13.588,56 Euro
2020: 13.623,96 Euro
2019: 13.377,84 Euro

Ab dem 01.10.2022 werden diese Raten nun angepasst, um auf einen Jahreswert von 18.300 Euro zu erhöhen. Für das Jahr 2022 ist der Planansatz im Haushalt 15.000 Euro, weshalb in diesem Jahr keine überplanmäßigen Mittel erforderlich werden und nicht bereitgestellt werden müssen. Die Mittel für die kommenden Jahre werden im aufzustellenden neuen Doppelhaushalt 2023/2024 entsprechend angepasst und auch für die Folgejahre entsprechend zu berücksichtigen sein.

4. 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 30.06.2022 verbindlich ihre Zustimmung zur Vertragsverlängerung erklären. In diesem Fall wäre die Vertragsunterzeichnung noch im Jahr 2022 möglich und könnte der Vertrag dann rückwirkend ab dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 in Kraft treten.

Um Beratung und Beschlussfassung gemäß Beschlussantrag wird gebeten.