

Sitzungsvorlage DS 2019/312

Stadtwerke Ravensburg
Dr. Andreas Thiel-Böhm
(Stand: 26.09.2019)

Mitwirkung:

Aktenzeichen: 466482

Werksausschuss

nicht öffentlich am 16.10.2019

Werksausschuss

öffentlich am 27.11.2019

Gemeinderat

öffentlich am 09.12.2019

Aufhebung des Konsolidierungsbeschlusses bezüglich des maximalen Defizites des ÖPNV

Beschluss:

1. Der Beschluss des Gemeinderates vom 16.10.2016 bezüglich der maximalen Verluste der Sparte ÖPNV in Höhe von 800 T€ wird aufgehoben.

Sachverhalt:

Hintergrund

Zum 01.01.1990 wurde bei den Stadtwerken ein Betriebszweig Parkierungseinrichtungen eingerichtet. Seither werden die städtischen Parkhäuser und die Parkplätze am Bahnhof und in Weißenau von den Stadtwerken betreut. Zum 01.01.1997 wurde der aus den Sparten Parkierung und Beteiligung an der BOB bestehende Betriebszweig Verkehr um die Sparte ÖPNV erweitert und mit der RAB ein Betriebsführungsvertrag abgeschlossen.

Zum Fahrplanwechsel am 02.06.1996 wurde der damalige Stadtverkehr Ravensburg/Weingarten zum Stadt-Umland-Verkehr Ravensburg/Weingarten erweitert. Die Gemeinde Grünkraut wurde in die Kernzone des Stadtverkehrs und die Gemeinden Bodnegg und Wolpertswende in die Umlandzone des Stadt-Umland-Verkehr eingegliedert. Zum Fahrplanwechsel am 24.05.1998 wurde die Gemeinde Berg in die Kernzone des Stadt-Umland-Verkehrs integriert. Die Gemeinden Fronreute, Ebenweiler und Fleischwangen wurden Teil der Umlandzone des Stadt-Umland-Verkehrs. Für die Kernzone des Stadt-Umlandverkehrs wurde zum gleichen Zeitpunkt ein Einheitstarif mit 2,50 DM eingeführt.

Mit der Fusion der Versorgungssparten der Stadtwerke Ravensburg und der Stadtwerke Weingarten ging auch das gesamte Personal auf die TWS über. Seit 01.01.2001 werden die Aufgaben der Sparte Verkehr beider Stadtwerke von der TWS wahrgenommen.

Aus der „Bezeichnung Stadt-Umland-Verkehr Ravensburg/Weingarten wurde zur Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes und besseren Vermarktung der „rundumbus Ravensburg/Weingarten“. Die Tarifkooperation rundumbus, an der sich die Verkehrsunternehmen RAB, Hagmann und Stauber sowie die Stadtwerke Ravensburg und Weingarten beteiligten, war zunächst ein Zusammenschluss in Form einer BGB-Gesellschaft. Mit den Vorbereitungen zur Gründung des bodo Verkehrsverbundes wurde erkennbar, dass die Gründung einer rundumbus Ravensburg Weingarten GmbH erforderlich ist, damit die rundumbus Gesellschafter Gründungsmitglied des Verbundes werden und in den Gesellschaftergremien des Verbundes ihre Interessen einbringen können. Die Beschlussfassung im Ravensburger Gemeinderat über die Beteiligung der Stadtwerke Ravensburg an der zu gründenden rundumbus Ravensburg Weingarten GmbH erfolgte Ende 2002.

Anfang 2003 fand die Gründungsgesellschafterversammlung der rundumbus Ravensburg Weingarten GmbH statt. Dr. Thiel-Böhm und Helmut Hagmann wurden zu Geschäftsführern bestellt und vertreten den stadtbus in Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung des Verbundes. Zum Verbundstart am 01.01.2004 wurde die bisherige Tarifstruktur des rundumbus (Kernzone) als Sonderlösung beibehalten. Die rundumbus GmbH ist dem Verkehrsverbund bodo als Einnahmezuscheidungspartner beigetreten.

Mitte 2004 wurde das neue Marketingkonzept und der neue Name für den rundumbus „Stadtbus Ravensburg Weingarten“ vorgestellt sowie Änderungen am Gesellschaftsvertrag zugestimmt. Durch den Start von bodo und der Einführung einheitlicher Tarife für den Überlandverkehr war der rundumbus wieder zum Stadtverkehr geworden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 erfolgte die Umbenennung des Produkts und im Nachgang auch die Namensänderung im Gesellschaftsvertrag.

Seit dem Verbundstart im Jahr 2004 werden alle übergeordneten Aufgaben vom Verkehrsverbund wahrgenommen. Beispielsweise werden die Tarife und Beförderungsbedingungen im Aufsichtsrat des bodo beschlossen.

Sachverhalt

Für die Stadtwerke Ravensburg ist die Aufgabe im Bereich ÖPNV seit 20 Jahren nahezu gleich formuliert: Mit einem Betrag von rund 800.000 Euro einen möglichst attraktiven ÖPNV auf Markung der Stadt Ravensburg zu gewährleisten. Im Rahmen mehrerer Haushaltskonsolidierungen haben die Stadtwerke seit 2001 weitere Aufgaben übernommen, die mit Ergebnisbelastungen einhergingen. Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung 2002 wurde beispielsweise die steuerliche Integration des Hallenbades in die Stadtwerke vorgeschlagen, im Rahmen der Haushaltskonsolidierung 2010 diejenige der Eissporthalle. Im Zuge des WGV-Vergleiches gab es 2013 eine weitere Haushaltskonsolidierung. Die Integration der Eissporthalle im Jahr 2013 brachte den gewünschten steuerlichen Effekt, hat den Wirtschaftsplan der Stadtwerke allerdings extrem beansprucht. Rückläufige Erträge der TWS Netz GmbH und die notwendige Rücklagenbildung bei der TWS führten für die Stadtwerke ab 2013 zu sinkenden Erträgen aus Beteiligungen. Der Brand in der Marienplatz-tiefgarage im September 2014 brachte dann noch die Erkenntnis, dass eine umfangreiche Instandsetzung erforderlich ist. Die Summe dieser Belastungen erforderte 2016 die Aufstellung einer Konsolidierungsstrategie für die Stadtwerke Ravensburg. Die aus Mitteln der Stadtwerke jährlich zur Verfügung gestellten Mittel wurden hierin erneut mit 800 T€ festgelegt. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass es für den weiteren bedarfsgerechten Ausbau des ÖPNV neuer Finanzierungsinstrumente bedarf. Werksausschuss und Gemeinderat haben die Konsolidierungsstrategie im Oktober 2016 beschlossen.

Mittlerweile haben sich die Randbedingungen für den ÖPNV deutlich verändert. Dies zeigte sich auch im Kommunalwahlkampf 2019, in dem alle Parteien und Wählervereinigungen einen Ausbau des Mobilitätsverbundes gefordert haben. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der weltweiten Proteste für einen besseren Klimaschutz muss auch dem öffentlichen Verkehr zukünftig eine größere Bedeutung bei der Bedienung der Mobilitätsanforderungen zukommen. Hierzu ist unter anderem eine deutliche Angebotsausweitung erforderlich. Bisher bestand die Aufgabe für die Stadtwerke Ravensburg darin, mit einem vorgegebenen Budget ein möglichst attraktives Angebot zu machen. Zukünftige Ziele werden sich eher an einer Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖPNV orientieren. Hierfür werden erheblich mehr finanzielle Mittel erforderlich sein. Hinzu kommt die spezielle Situation der Ravensburger

Innenstadt: Wenn anlässlich des Christkindlesmarktes zukünftig kein Busverkehr mehr über den Marienplatz möglich ist, kann die Erreichbarkeit von Zielen in der Altstadt nur mit einem Shuttle-Verkehr erzielt werden, wofür zusätzliche Kosten anfallen. Eine ähnliche Situation entsteht bei der Sanierung des Tiefgaragendeckels am südlichen Marienplatz.

Die geplanten Angebotsverbesserungen auf den Linien 3, 9 und 11 machen den Busverkehr attraktiver, werden aber nur geringe zusätzliche Fahrgastpotentiale erschließen.

Vor diesem Hintergrund wird mit einem raschen Anstieg des Defizits aus dem Busverkehr gerechnet. Neue Finanzierungsmöglichkeiten konnten bislang nicht identifiziert werden. Es bleibt somit nur die Möglichkeit, die erhöhte Verluste der Stadtwerke aus dem Haushalt der Stadt Ravensburg zu decken.