

Partnerschafts- und Konsortialvertrag

zur Neuaufstellung des ÖPNV im Mittleren Schussental

zwischen

der **Stadt Ravensburg**,

vertreten durch den Oberbürgermeister Dr. Daniel Rapp,
Marienplatz 26, 88212 Ravensburg,

der **Stadt Weingarten**,

vertreten durch den Oberbürgermeister Clemens Moll
Kirchstr. 2, 88250 Weingarten

der **Gemeinde Baidt**,

vertreten durch die Bürgermeisterin Simone Rürup
Marsweilerstraße 4, 88255 Baidt

der **Gemeinde Baienfurt**,

vertreten durch Bürgermeister Günter A. Binder
Marktplatz 1, 88255 Baienfurt

gemeinsam „**die Partner**“

Präambel

Der Gemeindeverband Mittleres Schussental („GMS“) hat den „Klimamobilitätsplan Gemeindeverband Mittleres Schussental 2030“ mit dem Bericht und den Anlagen als Grundlage für die Verkehrs- und Mobilitätsplanung des Gemeindeverbands Mittleres Schussentals bis 2030 am 30.11.2023 in der Verbandsversammlung beschlossen. Beginn und Ziele des Klimamobilitätsplans stehen damit für die Verbandsgemeinden verbindlich fest. Der Klimamobilitätsplan sieht u.a. eine stufenweise qualitative und quantitative Ausweitung des ÖPNV-Angebots vor.

Die Verwaltungen der Verbandsgemeinden wurden mit der regelmäßigen Kontrolle und Bewertung des Umsetzungsfortschritts sowie der Wirkung der Maßnahmen beauftragt. Zudem sind die Sachbeschlüsse in den jeweiligen Kommunen einzuholen.

Derzeit werden die ÖPNV-Verkehrsleistungen mit verkehrlichem Schwerpunkt in den Städten Ravensburg und Weingarten von den Ravensburger Verkehrs- und Versorgungsbetrieben (Eigenbetrieb) („RVV“) und von den Stadtwerken Weingarten (Eigenbetrieb) bestellt und finanziert. Mit der operativen Durchführung der Verkehrsleistungserbringung sind Subunternehmer beauftragt. Daneben agieren weitere Verkehrsunternehmen auf Basis eigenwirtschaftlicher Konzessionen.

Die Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH („Stadtbus GmbH“) ist aktuell ein Zusammenschluss lokal tätiger privater Verkehrsunternehmen, der RVV und der Stadtwerke Weingarten.

Die Partner sind sich einig, diesen status quo mit Wirkung spätestens zum 01.01.2027 durch einen noch stärker kommunal gesteuerten ÖPNV abzulösen. Hierzu soll die Stadtbus GmbH künftig zu einem operativ tätigen, rein kommunalen Verkehrsunternehmen aufgewertet werden. Die neue Stadtbus GmbH wird als interner Betreiber der Städte und Gemeinden die Verkehrsleistungen zu einem relevanten Anteil selbst erbringen. Angestrebt sind Verkehrsleistungen der Stadtbus GmbH auf Gemarkungen der Partner dieses Vertrags.

Die Partner streben grundsätzlich die Gesellschafterstellung bei der neuen Stadtbus GmbH an. Sie agieren insoweit als Konsortialpartner.

Die Partner stimmen darin überein, dass der ÖPNV im Mittleren Schussental zum 1.1.2027 aufgrund der höheren qualitativen und quantitativen Anforderungen gem. Klimamobilitätsplan voraussichtlich nur gemeinwirtschaftlich erbracht werden kann. Diese Anforderungen an die Verkehrsleistungen sind auf die Vorgaben des Landes Baden-Württemberg ausgerichtet. Eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungserbringung hat zugleich den Vorteil, dass sie die

Interessen der Bürger, Fahrgäste und der Kommunen stärkt, welche zusammen über einen Verkehrsvertrag einen größeren Einfluss auf das ÖPNV-Konzept nehmen können, als es bisher der Fall war.

Die bisherigen, teilweise auch eigenwirtschaftlichen, Konzessionen laufen zum 31.12.2026 aus. Geplant ist eine gebündelte, gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungserbringung durch die Stadtbus GmbH zum 1.1.2027. Hierzu führen die Partner eine Direktvergabe an ihre zu dem Zeitpunkt gemeinsame Eigengesellschaft, die Stadtbus GmbH, durch. In diesem Zusammenhang ist auch eine deutliche Ausweitung des Geschäftsumfanges der Stadtbus GmbH notwendig, einschließlich dem Aufbau eigener personeller Ressourcen.

Eine teilweise Untervergabe der Verkehrsleistung an weitere Verkehrsunternehmen ist denkbar und aufgrund der grundsätzlich angestrebten Angebotserweiterung wahrscheinlich. Durch die Attraktivierung des Nahverkehrs sollen mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden. Um die kommunale Klima- und Mobilitätswende zu erreichen, muss der Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) gestärkt werden. Damit kann mittelfristig eine spürbare Verschiebung innerhalb des Modal Split bewirkt werden.

Der Landkreis Ravensburg hat zugesagt, für den Ausbau der Verkehre im Schussental einen finanziellen Beitrag zu leisten, der an die Umsetzung diverser Angebotsverbesserungen durch die Stadtbus GmbH gekoppelt ist.

Dies vorausgeschickt bekunden die Partner im Folgenden auch künftig weiterhin eine vertrauensvolle und partnerschaftliche Zusammenarbeit im ÖPNV.

§ 1

Beteiligung an der Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH

- (1) Die Partner verpflichten sich, Anteile an der neuen Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH („Stadtbus GmbH“; Firmierung und Gesellschaftsform können sich noch ändern) zu erwerben und die bisherigen privaten Anteilseigner abzulösen. Der Anteilserwerb kann unmittelbar oder mittelbar (z.B. durch kommunale Eigenbetriebe oder 100%-ige Tochtergesellschaften) erfolgen.
- (2) Die jeweiligen Anteilshöhen werden die Partner einvernehmlich und rechtzeitig festlegen.
- (3) Die Partner sichern zu, alles zu unternehmen, um die Stadtbus GmbH nahtlos zum 1.1.2027 zu einem rein kommunalen Unternehmen zu transformieren. Gleichzeitig sichern sie zu, alles zu unterlassen, was diesem Ziel entgegenstehen könnte.

- (4) Die Partner erhalten bereits vor dem 1.1.2027 und in Absprache mit den aktuellen Gesellschaftern der Stadtbuss GmbH die Möglichkeit, als nicht-stimmberechtigte Beiräte den Beiratssitzungen und/oder den Gesellschafterversammlungen der Stadtbuss beizuwohnen.
- (5) Geplant ist, dass die bisherigen Gesellschafter zum 1.1.2027 die Möglichkeit erhalten, als nicht-stimmberechtigte Mitglieder den Beiratssitzungen und/oder den Gesellschafterversammlungen der Stadtbuss beizuwohnen.

§ 2

Verkehrsleistung

- (1) Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistung der Stadtbuss GmbH ab dem Jahr 2027 entspricht den im beschlossenen Klimamobilitätsplan enthaltenen Zielvorgaben. Die Partner anerkennen, dass zum Start im Jahr 2027 die „Stufe 1“ gem. Klimamobilitätsplan umzusetzen ist.
- (2) Die übrigen Stufen gem. Klimamobilitätsplan sollen entsprechend der jeweils aktuellen politischen Beschlüsse umgesetzt werden. Es ist gemeinsames Ziel, den Ausbau so vorzunehmen, dass die zugesagten Beiträge des Landkreises in voller Höhe abgerufen werden können. Die im Klimamobilitätsplan enthaltene Zielvorgabe für das Jahr 2030 ist verbindlich für alle Partner.
- (3) Nachfolgende Verkehrsleistungen (Linienverkehre und On-Demand-Verkehre) sind mit ihren qualitativen und quantitativen Vorgaben (insb. Taktung) Bestandteil des Klimamobilitätsplans (Stufen 1 – 5) und verbindlich für die Partner dieses Vertrags:

Linien 1, 2, 3, 4, 5, 7A, ~~24~~, X1, X2

§ 3

Finanzierung

- (1) Die Kostenverteilung zwischen den Partnern hängt von den Abfahrten pro Haltestelle sowie der Einwohnerzahl pro Kommune ab. Hieraus ergibt sich ein Kostenverteilungsschlüssel. Zuschüsse des Landkreises werden entsprechend des Schlüssels mit den Betriebskosten inkl. Einnahmen verrechnet. Das verbleibende Delta entspricht dem Eigenteil des Partners.
- (2) Nachfolgende Tabelle soll die Berechnung anhand der Stufe 1 gem. Klimamobilitätsplan veranschaulichen:

Kommune	Abfahrten Stufe 1	Einwohner	Schlüssel	Betriebskosten Stufe 1 Euro	Zuschuss LK entsprechend Schlüssel Stufe 1 Euro	Eigenanteil Euro
Baindt	3.447	5.428	4,98%	167.346	63.559	103.787
Baienfurt	6.022	7.379	8,11%	272.608	103.538	169.070
Weingarten	20.619	25.257	27,76%	933.318	354.479	578.839
Ravensburg	44.592	51.482	59,16%	1.988.975	755.424	1.233.552
Summe	74.680	89.546	100%	3.362.247	1.277.000	2.085.247

- (3) Eine Fortschreibung des Zuschusses des Landkreises findet im Verhältnis zwischen den Partnern dieses Vertrags Berücksichtigung.
- (4) Zum Stichtag 31.12. eines jeden Kalenderjahres (erstmalig zum 31.12.2027) findet ein Ist-Abgleich statt. D.h., dass die Ist-Zahlen in Abs. 2 (Abfahrten pro Haltestelle, Einwohnerzahl sowie die tatsächlichen Betriebskosten inkl. Einnahmen) für das abgelaufene Jahr zu einer Anpassung des Eigenanteils führen können. Die Umsetzung des Ist-Abgleichs soll zum 30.04. des jeweiligen Folgejahre erfolgen. Die Partner sichern zu, einen höheren Eigenanteil insoweit auszugleichen.

§ 4

Vorleistungen durch die Stadt Ravensburg

- (1) Die Stadt Ravensburg (auch durch ihre Eigengesellschaft RVV) übernimmt die Vorleistungen für Vorbereitungshandlungen zur Verwirklichung des gemeinsamen Vorhabens, die allen Partnern zugutekommen.
- (2) Die Vorbereitungshandlungen umfassen neben der Durchführung der Vergabe an die Stadtbuss GmbH sowie Untervergaben an weitere Verkehrsunternehmen insbesondere auch die Mitnahme der beteiligten Verkehrsunternehmen, der politischen Gremien und die Beauftragung externer rechtliche Gestaltungsberatung im Vorgriff auf die Neuausrichtung des ÖPNVs ab 1.1.2027.

§ 5

Laufzeit, Aufhebung und Kündigung

- (1) Dieser Vertrag tritt mit Unterzeichnung durch alle Partner in Kraft und ist für unbefristete Zeit geschlossen. Findet kein gemeinsamer Unterzeichnungstermin statt, tritt der Vertrag zum Zeitpunkt der Unterzeichnung durch denjenigen Partner in Kraft, der als letzter die Unterzeichnung vornimmt.
- (2) Das Entstehen von Zahlungspflichten aus diesem Vertrag ist aufschiebend bedingt. Die Bedingung tritt erst ein, wenn die Umfirmierung der neuen Stadtbuss GmbH abgeschlossen ist, also insbesondere die Partner dieses Vertrags eine Gesellschafterstellung bei der Stadtbuss GmbH inne haben.
- (3) Eine ordentliche Kündigung, die nicht von allen Partnern ausgesprochen wird, muss schriftlich gegenüber den nicht kündigenden Partnern erklärt werden. Eine Kündigung ist frühestens mit Wirkung zum Ablauf der (zeitlich harmonisierten) Konzessionen der Linien gem. § 2 Abs. 3 zulässig und muss spätestens drei Jahre vorher ausgesprochen werden.
- (4) Davon unberührt bleibt das Recht eines Partners, den Vertrag aus wichtigem Grund, den er nicht zu vertreten hat, und der diesem unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen das Aufrechterhalten des Vertrags unzumutbar macht, vorzeitig zu kündigen.
- (5) Dieser Vertrag bleibt über das Ende der Laufzeit hinaus Grundlage für evtl. noch bestehende Zahlungsverpflichtungen.

§ 6

Steuerklausel

Die Partner gehen davon aus, dass es sich bei den Zahlungsverpflichtungen nach diesem Vertrag um sog. echte Zuschüsse handelt, die nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Sollte die Finanzverwaltung eine andere Auffassung vertreten, kommen die Partner zu Gesprächen zusammen.

§ 7

Schlussbestimmungen

- (1) Sollte eine Bestimmung dieses Vertrags unwirksam oder undurchführbar sein oder werden oder der Vertrag eine an sich notwendige Regelung nicht enthalten, so berührt dies die Wirksamkeit des Vertrags im Übrigen nicht. Die Partner verpflichten sich, zur Ersetzung einer unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung

der Regelungslücke, eine rechtlich zulässige Bestimmung unter Beachtung der gebotenen Form zu vereinbaren, die so weit wie möglich dem entspricht, was die Partner gewollt haben oder nach dem Sinn und Zweck des Vertrags gewollt hätten, wenn sie die Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit der betreffenden Bestimmung bzw. die Regelungslücke erkannt hätten.

- (2) Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrags, einschließlich dieser Schriftformklausel, bedürfen der Schriftform.

Für die Stadt Ravensburg:

Ravensburg, den _____

Der Oberbürgermeister

Für die Stadt Weingarten:

Weingarten, den _____

Der Oberbürgermeister

Für die Gemeinde Baidt:

Baidt, den _____

Die Bürgermeisterin

Für die Gemeinde Baienfurt:

Baienfurt, den _____

Der Bürgermeister