



GF/fo
07.05.2015

Verlängerung der Zuschussgeberverträge

1 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 Wolperts- wende 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 Hafenbahnhof (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.

2 Aktuelle Rahmenbedingungen

Das Land Baden-Württemberg hat im Jahr 2013 damit begonnen die SPNV-Verkehre auszu- schreiben. 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 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.

3 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 Zuschussgebergemeinschaft des nördlichen mittleren Schussentales auf Basis des aktuell gültigen Fahrplanes einen jährlichen

Beitrag, der entsprechend der jeweiligen Kostenentwicklung fortgeschrieben wird. Der Betrag betrug im Jahr 2011 insgesamt 185 TEUR (einschließlich Finanzbeitrag Gemeinde Fronreute) und hat sich aufgrund der zwischenzeitlichen Kostensteigerungen bis zum Jahr 2014 auf 200 TEUR erhöht. Eine Aufstellung mit den entsprechenden Jahresbeträgen ist als Anlage 2 beigelegt. 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 der Zuschussgebergemeinschaft 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 beigelegt.

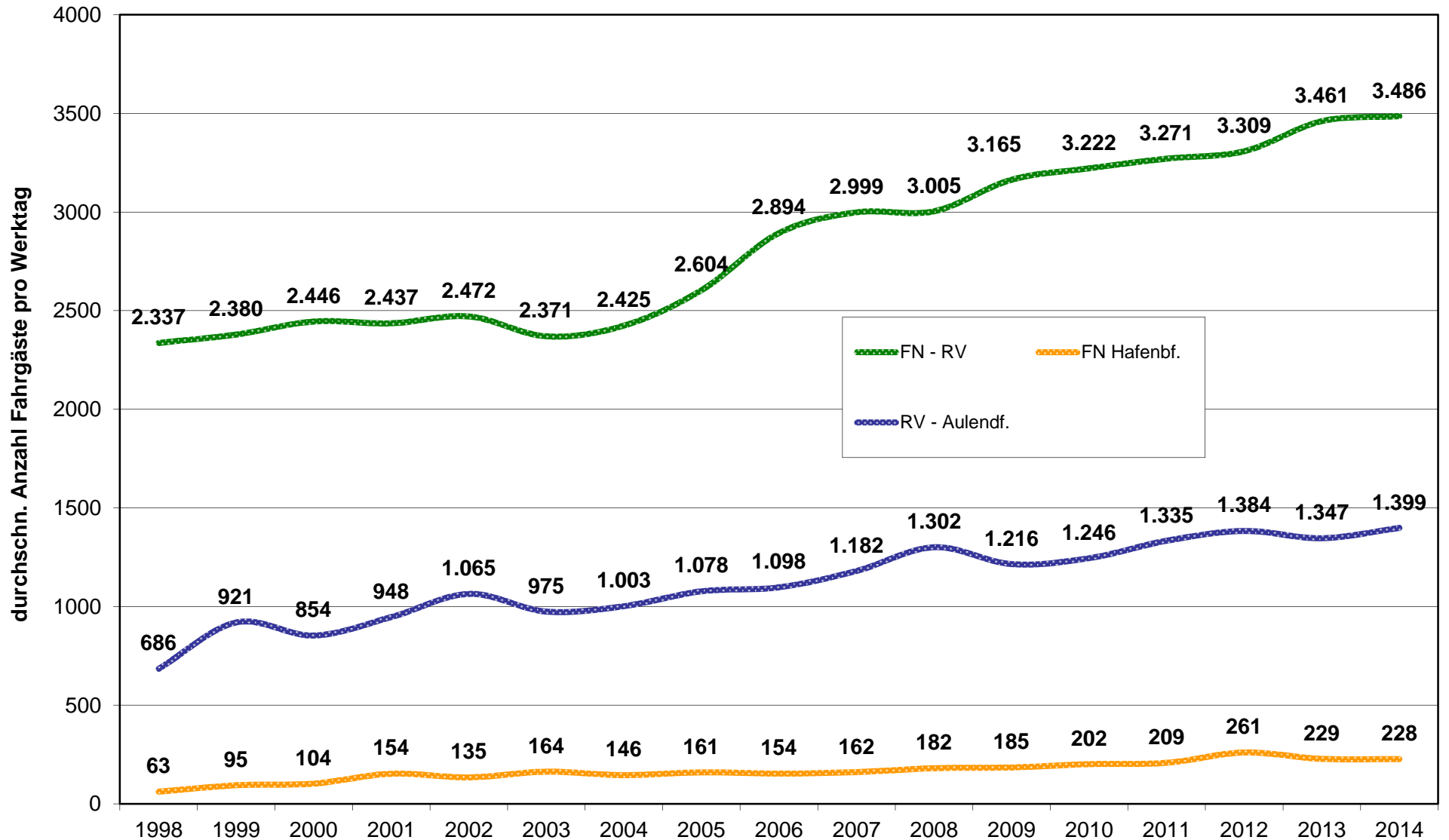
Aus Sicht der Gesellschaft stellt dies ein faires Angebot dar, welches sowohl die Belange der Gesellschaft und deren Gesellschafter, die letztlich die Risiken aus ihrem Eisenbahnbetrieb in vollem Umfang tragen, als auch jene der Zuschussgeber angemessen berücksichtigt.

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 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.

Anlagen

Entwicklung der Fahrgastzahlen im Zeitraum 1998 bis 2014





fo
07.05.2015

Anlage 2

Übersicht über die Jahresbeiträge der Zuschussgebergemeinschaft im Zeitraum 2011 bis 2014 und Prognose für das Jahr 2015

Nordgebiet

Alle Beträge in EUR/Jahr

Abrechnungsjahr	Werte	Veränderung zum Vorjahr
2011	185.000 € (Ausgangswert)	
2012	191.679 € (Folgewert)	3,6%
2013	197.180 € (Folgewert)	2,9%
2014	199.290 € (Folgewert)	1,1%
2015	201.522 € (Prognose nach den vorliegenden aktuellen Indexwerten)	1,1%

Nachtrag 3

zum

Vertrag

zwischen

Landkreis Ravensburg, Stadtwerke Ravensburg, Stadt Weingarten, Stadt Aulendorf,
Gemeinde Baienfurt, Gemeinde Wolpertswende, Gemeinde Berg und Gemeinde Baidt

– nachstehend „Zuschussgeber“ genannt –

und der

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG, Friedrichshafen

– nachstehend „Gesellschaft“ genannt –

über die Durchführung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen
zwischen Ravensburg und Aulendorf als Ergänzung der bestehenden Verkehre
der Bodensee-Oberschwaben-Bahn

A. § 2 Absatz 4 erhält folgende neue Fassung:

§ 2 Leistungen des Zuschussgebers

- (4) Der Zuschuss für die Verkehrsleistungen besteht aus einem festen, verkehrsleistungsunabhängigen Betrag in Höhe von anfänglich 199.290 EUR/Jahr für das Jahr 2014.

Der Zuschuss bezieht sich auf die Verkehrsleistungen gemäß Anlage (Stand 14.12.2014). Die Vertragspartner werden für zusätzliche Verkehrsleistungen eine entsprechende Finanzierung vereinbaren.

B. In § 3 erhalten die Absätze 1 bis 3 folgende neue Fassung:

§ 3 Zuschussänderungsbestimmungen

- (1) Der Zuschuss gemäß § 2 Absatz 4 verändert sich gemäß der Entwicklung der Referenzwerte für Lohn, Investitionsgüter und Dieselkraftstoff.
- (2) Der Zuschuss wird jährlich an die Lohnentwicklung sowie an die Preisentwicklung für Investitionsgüter und für Dieselkraftstoff angepasst. Grundlage für die jährliche Anpassung eines Abrechnungsjahres ist der relative Anstieg der nachfolgenden Indexwerte im Vorjahr, d.h. die Änderung der Referenzkosten eines Jahres wirkt sich im Folgejahr auf die Fortschreibung des Zuschusses aus.

(Fortsetzung §3 (2))

Der Zuschuss gemäß § 2 Absatz 4 verändert sich nach der Formel:

$$\begin{aligned} Z_0 &= 199.290 \text{ €}, \text{ Zuschussbetrag für das Abrechnungsjahr 2014} \\ &\quad \text{(vertraglicher Ausgangswert 2014) gemäß § 2 (4)} \\ Z_1 &= Z_0 \times (0,65 \times L_1/L_0 + 0,20 \times I_1/I_0 + 0,15 \times T_1/T_0) \text{ € für das erste Folgejahr 2015} \\ Z_n &= Z_{(n-1)} \times (0,65 \times L_{(n)}/L_{(n-1)} + 0,20 \times I_{(n)}/I_{(n-1)} + 0,15 \times T_{(n)}/T_{(n-1)}) \text{ €} \\ &\quad \text{Zuschussbetrag im n-ten Folgejahr, z.B. } Z_1 \text{ für 2015, } Z_2 \text{ für 2016, usw.} \end{aligned}$$

Es werden folgende Indizes des Statistischen Bundesamtes verwendet:

- L_0 = Index der tariflichen Stundenverdienste (1.2 Früheres Bundesgebiet) B-S Stundenverdienste Produzierendes Gewerbe/Dienstleistungsbereich, Fachserie 16, Reihe 4.3, Jahresdurchschnittswert aus 2013.
- L_1 = Index der tariflichen Stundenverdienste (1.2 Früheres Bundesgebiet) B-S Stundenverdienste Produzierendes Gewerbe/Dienstleistungsbereich, Fachserie 16, Reihe 4.3, Jahresdurchschnittswert aus 2014.
- $L_{(n)}$ = Folgewert des Index B-S Stundenverdienste Produzierendes Gewerbe/Dienstleistungsbereich, Fachserie 16, Reihe 4.3, Jahresdurchschnittswert im n-ten Folgejahr, z.B. $L_{(1)}$ aus 2014, $L_{(2)}$ aus 2015, $L_{(3)}$ aus 2016, usw.
- I_0 = Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz), lfd. Nr. 3 Erzeugnisse der Investitionsgüterproduzenten, Fachserie 17, Reihe 2, Jahresdurchschnittswert aus 2013.
- I_1 = Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz), lfd. Nr. 3 Erzeugnisse der Investitionsgüterproduzenten, Fachserie 17, Reihe 2, Jahresdurchschnittswert aus 2014.
- $I_{(n)}$ = Index Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz), lfd. Nr. 3 Erzeugnisse der Investitionsgüterproduzenten, Fachserie 17, Reihe 2, Jahresdurchschnittswert im n-ten Folgejahr, z.B. $I_{(2)}$ aus 2015, $I_{(3)}$ aus 2016, usw.
- T_0 = Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz), lfd. Nr. 175 (19 20 26 005 2) Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher, Fachserie 17, Reihe 2, Jahresdurchschnittswert aus 2013.
- T_1 = Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz), lfd. Nr. 175 (19 20 26 005 2) Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher, Fachserie 17, Reihe 2, Jahresdurchschnittswert 2014.
- $T_{(n)}$ = Folgewert des Index Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) Fachserie 17, Reihe 2, lfd. Nr. 175 (19 20 26 005 2) Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher, Jahresdurchschnittswert im n-ten Jahr, z.B. $T_{(1)}$ aus 2014, $T_{(2)}$ aus 2015, $T_{(3)}$ aus 2016, usw.

- (3) Sollten die in Absatz 1 und 2 bezeichneten Indizes für Lohn, Investitionsgüter und Treibstoff nicht mehr veröffentlicht, umbasiert oder in ihrer Zusammensetzung verändert werden, so treten an deren Stelle die jeweils diesen Indizes bezüglich der Aussagekraft weitestgehend entsprechenden öffentlichen Indizes. Das gleiche gilt, falls die Veröffentlichungen nicht mehr durch das Statistische Bundesamt erfolgen.

C. Bei § 12 ändern sich die Absätze 1, 2, 4 und 6 wie folgt:

§ 12 Laufzeit, Endschaftsbestimmungen

- (1) Der Nachtrag 3 tritt zum 13.12.2015 in Kraft.
- (2) Der Vertrag endet mit Ablauf des Fahrplanjahres 2022/23 (voraussichtlich Dezember 2023).
- (4) Die Vertragspartner verständigen sich spätestens mit dem Ablauf des Fahrplanjahres 2020/21 darauf, ob und zu welchen Bedingungen die Laufzeit dieses Vertrages verlängert wird oder ein Anschlussvertrag abgeschlossen werden soll.
- (6) Der Nachtrag wird 9fach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält eine Ausfertigung.

Friedrichshafen, den _____

Landkreis Ravensburg

Stadtwerke Ravensburg

Stadt Weingarten

Stadt Aulendorf

Gemeinde Baienfurt

Gemeinde Wolpertswende

Gemeinde Berg

Gemeinde Baidt

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG