Ergänzende Richtlinie des Landkreises Bodenseekreis

**über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs
für den Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (bodo)
als Höchsttarif**

Aufgrund von § 6 Abs. 2 ÖPNVG und § 8a Abs. 1 PBefG erlässt der Landkreis Bodenseekreis folgende allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 in Ergänzung der gemeinsamen Richtlinie der Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis:

1. Die aufgrund dieser ergänzenden Richtlinie des Landkreises Bodenseekreis über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (bodo) als Höchsttarif verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst im Zuständigkeitsgebiet des Bodenseekreises auch den Einsatz von batterieelektrischen Omnibussen, sofern ein Verkehrsunternehmen für die Beschaffung solcher Fahrzeuge Zuwendungen gemäß der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 07.09.2021 erhält.

2. Verkehrsunternehmen, die solche Zuwendungen erhalten, haben Anspruch auf den Ausgleich der
   - nach Abzug der Zuwendungen des Bundes
   - und nach Abzug der Einnahmen aus dem Handel mit Treibhausgas (THG) Zertifikaten aus dem Einsatz der batterieelektrischen Omnibusse gemäß dieser Richtlinie

   verbleibenden Mehrkosten, sofern diese nicht durch eine Anpassung des bodo-Gemeinschaftstarifs ausgeglichen werden können. Welche Mehrkosten abrechnungsfähig sind, ergibt sich aus der Anlage zu dieser ergänzenden Richtlinie.
   Der Ausgleich ist auf einen Betrag von 65.000,00 € pro batterieelektrischem Omnibus und Jahr begrenzt.
   Die Ausgleichsleistungen des Landkreises gemäß dieser Richtlinie sind auf einen Höchstbetrag von 700.000,00 € im Jahr gedeckelt.
   Nach vorstehenden Begrenzungen verbleibende ungedeckte Mehrkosten sind durch Einsparungen im verkehrlichen Angebot des Verkehrsunternehmens abzudecken.
   Die Gewährung von Ausgleichsleistungen des Landkreises nach dieser ergänzenden Richtlinie erfolgt unter den Bedingungen, dass das begünstigte Verkehrsunternehmen auf den regelungsgegenständlichen batterieelektrischen Bussen ein kreiseigenes bodo-Design verwendet und dass Fremdwerbung auf den Bussen unzulässig ist.

3. Verkehrsunternehmen, welche nach dieser Richtlinie bezuschusste Omnibusse vor Ablauf einer Betriebszeit von zehn Jahren
   - außerhalb des Zuständigkeitsgebiets des Landkreises Bodenseekreis einsetzen
   - oder veräußern
   - oder nicht entsprechend den Vorgaben der Bundesförderung zum Einsatz bringen,

   sind verpflichtet, die bis dahin erhaltenen Zuschüsse für den Einsatz von batterieelektrischen Omnibussen vollständig an den Landkreis Bodenseekreis zurückzuzahlen.
   Das gleiche gilt, wenn der Empfänger der Ausgleichsleistungen seinen Verkehrsbetrieb oder einen Teil desselben, zu dem die bezuschussten batterieelektrischen Omnibusse gehören, verkauft.
   Die Rückzahlung ist entsprechend § 288 Abs. 2 BGB zu verzinsen.

4. Bei dem Ausgleich handelt es sich um eine Anschubfinanzierung. Diese Richtlinie ist daher befristet vom 01.01.2025 bis zum 31.12.2029 (Ende der Auszahlung von Ausgleichsmitteln). Ein Anspruch der Verkehrsunternehmen auf Verlängerung dieser Richtlinie besteht nicht.

5. Im Übrigen gelten die Bestimmungen der Richtlinie des Landkreises Bodenseekreis über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (bodo) als Höchsttarif.

Anlage zur ergänzenden Richtlinie des Landkreises Bodenseekreis
über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs
für den Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (bodo)
als Höchsttarif

Bei der Berechnung der Mehrkosten im Sinne von Nr. 2 Satz 2 sind zu berücksichtigen:

P1 - Fixkosten Fahrzeug
- Wertverlust abzgl. Förderung des Bundesverkehrsministeriums für Digitales und Verkehr
- Finanzierungskosten
- Versicherungskosten
- Reichweitenbedingter Fahrzeugmehrbedarf
- Erhöhte Reservehaltung aufgrund von geringerer Verfügbarkeit der Elektrobusse

P2 - Infrastrukturkosten (Werkstatt + Ladeinfrastruktur)
- Wertverlust Infrastruktur abzgl. Förderung
- Finanzierungskosten Infrastruktur
- Versicherung Infrastruktur

P3 - Fahrtlängenabhängige Kosten
- Energiekosten (Diesel/Strom)
- Reparaturkosten inkl. Verschleißteile

P4 – Treibhausgas (THG) Erlöse

P5 - Sonstige Kosten E-Mobilität
- Zusätzlicher Personalaufwand und Schulungen E-Mobilität
- Zusätzliche Software E-Mobilität
- Projektkosten (Förderprogramme, Ausschreibungen, etc.)