

## Umwelt- und Verkehrsausschuss

Sitzung am 03.11.2014

<b>Vertrag über die Finanzierung des ÖPNV zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und den Verbundlandkreisen (ÖPNV-Vertrag)</b>		
verantwortlich:  Geschäftsbereich Verkehr	Drucksache 2014-94-UVA03.11.	
	3 Anlagen	
	13.10.2014	
<u>Beratung:</u>	03.11.2014	Umwelt- und Verkehrsausschuss
<u>Beschlussfassung:</u>	17.11.2014	Kreistag

### **Beschlussempfehlung:**

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Kreistag dem ÖPNV-Vertrag zuzustimmen.

### 1. **Historie**

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) hat sich über Jahrzehnte entwickelt und erfolgt derzeit auf der Basis zahlreicher Vertragsbeziehungen und Finanzierungsströme. Inzwischen hat das Finanzierungssystem eine fast nicht mehr nachvollziehbare Komplexität erreicht.

Mit Einführung der Verbundstufe I im Jahr 1978 wurde ein einheitliches Tarifsysteem für die Verkehre der damaligen Deutschen Bundesbahn (S-Bahn und Regionalverkehr) und der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) eingeführt. Mit der Verbundstufe II wurden die regionalen Busverkehre und die Verkehre der Nebenbahnen ab dem Jahr 1993 voll integriert. Die Tarife der einzelnen Verkehrsunternehmen wurden abgelöst. Mit einem Fahrschein können seither alle öffentlichen Verkehrsmittel im Verbundgebiet benutzt werden, ohne dass beim Umsteigen eine zusätzliche Fahrkarte gekauft werden muss, was für durchgehende Fahrten zudem einen deutlich günstigeren Fahrpreis bedeutet.

Durch die neu eingeführten durchgehenden Verbundtickets erzielten die Verkehrsunternehmen geringere Einnahmen. Um die Kosten der Verbund-Ausweitung auszugleichen, wurde ein zusätzliches finanzielles Engagement der öffentlichen Hand notwendig. Die anfallenden

Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste der Verkehrsunternehmen werden seither durch die Gebietskörperschaften im Verbundgebiet ausgeglichen.

Hinzu kam der Finanzierungsvertrag von 1977 mit mehreren Nachträgen (Vertrag über den Ausgleich von Lasten aus dem Verkehrs- und Tarifverbund, sog. „Verbundlastenausgleich“) in dem geregelt wurde, dass das Land sowie die Verbundlandkreise zum Ausgleich verbundbedingter Belastungen, die der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) aus der Beteiligung am VVS entstehen, pauschale Ausgleichsleistungen zahlen.

Mit dem Vertrag über einen Verkehrslastenausgleich von 1995 wurde der o.g. Finanzierungsvertrag geändert und zugleich Ausgleichszahlungen der Landkreise für die Bedienung der außerhalb der LHS liegenden Stadtbahn- und Buslinien durch die SSB festgeschrieben. Im Gegenzug wurde die SSB verpflichtet, das bestehende Schienen- und Busangebot nach dem damaligen Stand aufrecht zu erhalten und in kleinerem Umfang Angebotsverbesserungen vorzunehmen. Zusätzlich wurden im Vertrag einige ÖPNV-fremde Regelungen aufgenommen, so z.B. zur Kündigungsfrist für den Staatstheatervertrag sowie die Beteiligung der LHS am Spielbankgewinn und an der Ausschüttung der damaligen Landesgirokasse. Darüber hinaus verpflichtete sich die LHS zur Mitgliedschaft bei der Kommunalen Datenverarbeitung Region Stuttgart (KDRS). Insgesamt waren die Vertragsinhalte wie auch die Höhe der Ausgleichsleistungen zu einem guten Teil politisch motiviert.

## **2. Notwendigkeit der Anpassung**

Die im Dezember 2009 in Kraft getretene EU-Verordnung 1370/2007 und die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 haben die rechtlichen Grundlagen für den ÖPNV geändert. Diese neuen Rahmenbedingungen erfordern eine Anpassung der Finanzierungsbeziehungen zwischen den Verbundlandkreisen und der LHS für die Verkehre der SSB im Hinblick auf die ab 2019 angestrebte Direktvergabe der LHS an die SSB. Zudem wird auch die Finanzierung der Busverkehre in der Verbundstufe II durch die vom Verband Region Stuttgart (VRS) im Einvernehmen mit den Verbundlandkreisen zu erlassende sogenannte Allgemeine Vorschrift (AV) verändert. Dies führt zu einer Entlastung der LHS bei der Verkehrsumlage und einer stärkeren Belastung der Verbundlandkreise durch direkte Zahlungen an die Busunternehmer.

Vor diesem Hintergrund und im gemeinsamen Bestreben nach einer Vereinfachung der Finanzierungsbeziehungen zwischen der LHS und den Verbundlandkreisen wurde eine Anpassung der vertraglichen Regelungen über den Verkehrs- und Verbundlastenausgleich er-

forderlich. Die Ziele des gemeinsamen Vorgehens von Verbundlandkreisen und LHS, dokumentiert im Eckpunktepapier zwischen den Verbundlandkreisen, der LHS und der SSB vom 27. November 2012 (Anlage 1), waren Grundlage für einen neu auszuhandelnden ÖPNV-Vertrag.

Die Vertragsverhandlungen zwischen den Verbundlandkreisen und der LHS standen unter folgenden Prämissen:

- Umsetzung der rechtlichen Anforderungen
- Beibehaltung der bestehenden Aufgabenträgerschaften
- Sicherstellung der Direktvergabefähigkeit von Verkehrsleistungen durch die LHS an die SSB
- Keine Lastenverschiebungen zwischen den Verbundlandkreisen und LHS

#### Ergebnis der Verhandlungen

Nach intensiven Verhandlungen konnte die Einigung auf einen neuen ÖPNV-Vertrag (Anlage 2) erreicht werden, der in einem einzigen Vertrag mehrere Altverträge ersetzt. ÖPNV-fremde Vertragsinhalte sind nicht mehr enthalten, da diese zwischenzeitlich nicht mehr relevant oder anderweitig geregelt sind. Die Mitgliedschaft der LHS beim KDRS steht weiter außer Frage und wird auf Wunsch der Landkreise in einem Sideletter (Anlage 3) zum ÖPNV-Vertrag bestätigt.

Vertragspartner im ÖPNV-Vertrag sind die Verbundlandkreise und die LHS. Das Land und die SSB, die in den Altverträgen als Vertragspartner beteiligt waren, treten in der neuen Vereinbarung nicht mehr auf. Das Land hat von seiner Seite den Vertrag bereits im Jahr 2005 gekündigt und seinen Anteil an der Verbundfinanzierung über gesonderte Vereinbarungen geregelt. Die Beteiligung der SSB entfällt im Hinblick auf die rechtlichen Vorgaben für die ab 2019 angestrebte Direktvergabe. Der ÖPNV-Vertrag ist insofern künftig eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung ausschließlich zwischen den Verbundlandkreisen und der LHS.

### **3. Wesentliche Inhalte des ÖPNV-Vertrags**

#### a) Verkehrsumlage der LHS an den VRS

Bislang finanziert die LHS über die Verkehrsumlage an den VRS anteilig die gesamten Kosten des regionalen Busverkehrs in der Verbundstufe II mit. Mit der zum 01.01.2015 vorgesehenen Einführung der AV gemäß EU-Verordnung 1370/2007 wird nur noch ein Teil der Gesamtkosten über den VRS und damit über die Verkehrsumlage finanziert. Der Rest wird direkt von den Landkreisen getragen. Dadurch sinkt der Mitfinanzierungsanteil der LHS an der

Verkehrsumlage für die Verbundstufe II nach heutigem Kenntnisstand anfänglich um rund 2,8 Mio. EUR pro Jahr. Dieser Betrag steigt in den Folgejahren an und beläuft sich nach vollständiger Einführung der AV auf voraussichtlich rund 3,44 Mio. EUR pro Jahr – bezogen auf das heutige Leistungsvolumen.

Unter der Prämisse, dass durch die Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung keine Umverteilung bei den Beteiligten stattfinden soll, wird im Gegenzug der Verkehrslastenausgleich der Landkreise für gebietsüberschreitende Stadtbahn- und Buslinien um diesen Einsparungsbetrag der LHS an der Verkehrsumlage gekürzt.

b) Verkehrslastenausgleich für gebietsüberschreitende Stadtbahn- und Buslinien

Der Verkehrslastenausgleich ist bisher ein in Verhandlungen festgelegter Betrag aus der Stadt-Umland-Diskussion in den Jahren 1993/1994 (s. auch Ziffer 1. Historie). Die Höhe (insgesamt 13,8 Mio. EUR pro Jahr) entsprach damals der Summe von jeweils einem Punkt Kreisumlage in den vier Verbundlandkreisen.

Der jetzt im Vertrag zugrunde gelegte Verkehrslastenausgleich entspricht den tatsächlichen Defiziten der gebietsüberschreitenden Verkehre, die abschnittsweise außerhalb der Gemarkung der LHS in den Verbundlandkreisen verkehren. Diese betragen für die gebietsüberschreitenden Stadtbahnlinien U1 (Stuttgart – Fellbach), U5 und U6 (die Strecken nach Ostfildern und Remseck sowie künftig zum Flughafen wurden erst nach Abschluss des Verkehrslastenausgleichsvertrags gebaut und sind in separaten Vereinbarungen geregelt) und die gebietsüberschreitenden Buslinien insgesamt 7,83 Mio. EUR pro Jahr. Folgerichtig wird als Basis für den Verkehrslastenausgleich künftig dieser Betrag angesetzt. In der Anlage zum Vertrag sind die zu Grunde liegenden Verkehrsangebote dokumentiert.

Da sich der Verkehrslastenausgleich nun an den tatsächlichen Kosten der Verkehrsbedienung orientiert, muss sichergestellt sein, dass dieses Verkehrsangebot von der SSB künftig auch bei tendenziell steigenden Betriebskosten in gleicher Qualität und Quantität aufrecht erhalten werden kann. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die Zahlungen für den Verkehrslastenausgleich entsprechend dynamisiert werden.

Bei der Festlegung eines sachgerechten Dynamisierungssatzes war aber auch zu berücksichtigen, dass sich die Verkehrsumlage an den VRS wegen der Kostensteigerungsrate für die regionalen Busverkehre ebenfalls laufend erhöhen wird. Dadurch, dass der Mitfinanzierungsanteil der LHS für diese Verkehre sinkt (s. Ziffer 4 a), steigt mit den Jahren die Entlastungswirkung der LHS. Bei einem Dynamisierungssatz für den Verkehrslastenausgleich in

Höhe von 1,6 % pro Jahr werden nach heutigem Stand die geschilderten Be- und Entlastungen für alle Vertragsparteien ausgeglichen.

c) Übergangsweiser Verkehrslastenausgleich für reine Außenbuslinien

Zusätzlich zu den ausbrechenden Verkehren werden derzeit von der SSB einige Buslinien vollständig außerhalb der Gemarkung der LHS in den Verbundlandkreisen betrieben. Diese Verkehre waren ebenfalls Bestandteil der bisherigen Regelungen zum Verkehrslastenausgleich.

Damit die SSB im Wege einer Direktvergabe gemäß den Vorschriften der EU-Verordnung 1370/2007 von der LHS mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragt werden kann, müssen die reinen Außenbuslinien bis spätestens 31. Dezember 2018 in die Aufgabenträgerschaft der Verbundlandkreise überführt werden. Im Rems-Murr-Kreis ist dies die Linie 67 (im Stadtgebiet Fellbach).

Bis zu diesem Zeitpunkt stellt die SSB den Betrieb auf diesen Linien sicher. Zusätzlich zum o.g. Verkehrslastenausgleich werden von den Verbundlandkreisen dafür entsprechende Ausgleichszahlungen in Höhe von insgesamt 2,51 Mio. EUR pro Jahr gewährt. Mit Abgabe der Außenbuslinien an die Verbundlandkreise entfällt dieser Ausgleich ab 2019. Ab diesem Zeitpunkt erhalten die Verbundlandkreise außerdem die auf den Außenbuslinien erzielten Einnahmen zugeschrieben.

d) Verbundlastenausgleich der Landkreise

Der Verbundlastenausgleich, den die Verbundlandkreise an die LHS für verbundbedingte Belastungen zahlen, wird von den beschriebenen Sachverhalten nicht berührt. Er wird künftig ebenfalls im neuen ÖPNV-Vertrag geregelt, bleibt aber inhaltlich in unveränderter Form bestehen. Im Jahr 2015 beträgt der Verbundlastenausgleich insgesamt rund 22,7 Mio. €. Der Betrag wird wie bisher jährlich mit 2 % dynamisiert.

#### **4. Anpassung des ÖPNV-Vertrages**

Der ÖPNV-Vertrag tritt am 1. Januar 2015 in Kraft. Er wird auf unbestimmte Zeit geschlossen, kann jedoch mit einer Frist von einem Jahr zum Jahresende, frühestens zum 31. Dezember 2016 gekündigt werden.

Die Vertragsinhalte basieren auf den derzeitigen Gegebenheiten. Es ist nicht vorhersehbar, ob und wie sich die wirtschaftlichen oder rechtlichen Grundlagen ändern werden. Sofern dies

der Fall sein sollte, verpflichten sich die Vertragsparteien über eine Anpassung des Vertrages zu verhandeln. Ziel ist, dass alle Vertragsparteien durch die Änderungen keine wirtschaftlichen Nachteile erleiden.

Für das Jahr 2020 ist eine Überprüfung der finanziellen Gesamtwirkungen des Vertrags vereinbart (Revisionsklausel). Dies umfasst dies auch die Dynamisierungsrate für den Verkehrslastenausgleich.

## **5. Finanzielle Auswirkungen des Vertrages für den Rems-Murr-Kreis**

Nach dem ÖPNV-Vertrag müssen die Verbundlandkreise ab 01.01.2015 an die LHS Ausgleichsleistungen für die Verkehrslasten aus den gebietsüberschreitenden Stadtbahn- und Buslinien in Höhe von 7.830 Mio. € pro Jahr zahlen (§ 3 Abs. 2).

Übergangsweise bis zum 31.12.2018 stellt die LHS für die reinen Außenbuslinien die ausreichende Verkehrsbedienung sicher. Bis zum 31.12.2018 steht der LHS zum Ausgleich des Betriebskostendefizits dieser Linien ein zusätzlicher Verkehrslastenausgleich i. H. von 2,510 Mio. € pro Jahr zu (§ 5 Abs. 1).

Die Entlastung der LHS bei der Verkehrsumlage des Verband Region Stuttgart tritt erst sukzessive in den Jahren 2015 bis 2019 ein. Zum Ausgleich der noch nicht eingetretenen Entlastung steht der LHS 2015 ein zusätzlicher Verkehrslastenausgleich in Höhe von 0,689 Mio. € zu.

Insgesamt beträgt der Verkehrslastenausgleich 2015 an die LHS somit 11,029 Mio. €. Der Anteil des Rems-Murr-Kreis beträgt 2,498 Mio. €. 2014 musste der Rems-Murr-Kreis für den Verkehrslastenausgleich 3,15 Mio. € aufbringen, somit sinkt dieser um 0,652 Mio. €. Da es zu keiner Lastenverschiebung zwischen der LHS und den Verbundlandkreisen kommt, ist die Verkehrsumlage an den Verband Region Stuttgart entsprechend höher. Die Höhe der Ausgleichsleistungen für den Verbundlastenausgleich im Jahr 2015 beträgt 22,656 Mio. €. Der Anteil des Rems-Murr-Kreises beträgt 5,181 Mio. €.

## **6. Zustimmung der Landeshauptstadt Stuttgart**

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart hat am 2.10.2014 einstimmig den neuen ÖPNV-Vertrag beschlossen.