

Sitzung am 14.07.2014

| <b>ÖPNV-Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Kommunen</b> |                                 |                               |
|--|---------------------------------|-------------------------------|
| verantwortlich:<br><br>Geschäftsbereich Verkehr                                | Drucksache<br>2014-56-UVA14.07. |                               |
|  | Keine Anlage                    |                               |
|  | 25.06.2014                      |                               |
| <u>Vorberatung</u>   | 14.07.2014                      | Umwelt- und Verkehrsausschuss |
| <u>Beschlussfassung</u>  | 15.12.2014                      | Kreistag                      |

**Beschlussempfehlung an den Kreistag**

1. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Kreistag, der vollständigen Finanzierung des Basisangebotes aus Kreismitteln zuzustimmen.
2. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Kreistag, der paritätischen Finanzierung der über das Basisangebot hinausgehenden kommunalen Zubestellungen zuzustimmen.

**1. Finanzierung des heutigen Verkehrsangebotes**

Am 01. Oktober 1978 wurde der VVS mit der Umsetzung der so genannten Verbundstufe I als erster Verkehrsverbund in Baden-Württemberg gegründet. Konkret heißt das, dass Fahrgäste seit diesem Tag mit nur einem Fahrschein alle Bahnen und Busse der Stuttgarter Straßenbahnen, die S-Bahnen und Nahverkehrszüge der damaligen Deutschen Bundesbahn sowie einen Teil der Bahnbusse nutzen konnten. Mit der Umsetzung der sogenannten Verbundstufe II am 01. Oktober 1993 wurde die tarifliche Vollintegration des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Landeshauptstadt Stuttgart und den an sie angrenzenden Landkreisen (Verbundgebiet) erreicht: Ein gleicher VVS Tarif galt nun in allen Bahnen und Bussen der 40 im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen. Zwischen Verband Region Stuttgart (VRS) und den Verkehrsunternehmen wurde in Kooperationsverträgen das Leistungsangebot festgelegt und dessen solidarische Finanzierung durch die Verbundlandkreise und die Landeshauptstadt Stuttgart über die Verkehrsumlage des VRS beschlossen. Alle Busverkehre die nach 1993 als Ergänzung des damals bestehenden Angebotes eingeführt wurden, werden außerhalb der Verkehrsumlage des VRS über sog. Verkehrsverbesserungsverträge abgewickelt. Der Beschlusslage des Kreistages folgend werden diese zusätzlichen Verkehre im Rems-Murr-Kreis (anzüglich einer vierzehn prozentigen Zuzahlung des VRS

aus Mitteln der Verkehrsumlage) zur Hälfte solidarisch aus der Kreisumlage und zur Hälfte durch die bestellende Kommune finanziert. Teilweise wurden auch andere Finanzierungs-lösungen gefunden, zum Beispiel die Finanzierung alleine aus kommunalen Mitteln. Diese Differenzierung der Finanzierung nach Stichtag führte zu einer nur historisch erklär-baren Ungleichbehandlung der Kommunen.

Am 03. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personen-verkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Die Verordnung führt zu verschärft-ten Transparenzpflichten bei der Finanzierung des ÖPNVs, die spätestens ab 03. Dezember 2019 einzuhalten sind. Danach sind Busverkehre zukünftig grundsätzlich über öffentliche Dienstleistungsaufträge in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren zu vergeben. Dieses Verfahren muss allen Marktteilnehmern offen stehen. Die heute zwischen dem VRS und den Busunternehmen geschlossen Kooperationsverträge laufen in den kommenden Jahren aus. Die dann gewünschten Busverkehrsleistungen werden nach Durchführung eines wettbe-werblichen Verfahrens vergeben, sofern sie nicht eigenwirtschaftlich durchgeführt werden können. Bis zum Abschluss der wettbewerblichen Vergaben aller Verkehre im Jahr 2019, soll die bisherige solidarische Finanzierung zwischen den Verbundlandkreisen beibehalten wer-den.

## **2. Finanzierung des zukünftigen Verkehrsangebotes**

a) Basisangebot – 100 % Kreis (mind. bis 2019 solidarisch durch die Verbundlandkreise)

Nach dem baden-württembergischen ÖPNV-Gesetz (§ 5 ÖPNVG i. V. m. § 8 PBefG) ist der Rems-Murr-Kreis verpflichtet, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrs-leistungen im ÖPNV sicherzustellen (Basisangebot). Gemeinsam mit dem VVS haben die Verbundlandkreise die für alle Kommunen im Verbundgebiet geltenden Parameter festge-legt, mit denen das Basisangebot ermittelt werden kann. Dabei kommt einerseits die Ein-wohnerzahl zum Tragen und zwar unabhängig von einem bereits bestehenden Angebot im ÖPNV. Andererseits wird bei einem bestehenden Angebot aber auch die bereits heute be-stehende Nachfrage einbezogen. Dadurch wird im gesamten Verbundgebiet ein einheitlicher Standard im ÖPNV erreicht, ohne bereits bestehende gute Angebote unverhältnismäßig ne-gativ zu beeinträchtigen. Das Basisangebot soll zu hundert Prozent aus Mitteln des Kreis-haushaltes finanziert werden. Fahrgeldeinnahmen, Mittel aus der Allgemeinen Vorschrift und Ausgleichsleistungen (Basisangebot inkl. eventueller Zubestellungen) finden dabei Verwen-dung.

b) Zubestellungen – 50 % Kreis/50 % Kommune

Das ermittelte Basisangebot kann je nach Qualität des in einer Kommune bereits heute vor-handenen ÖPNV-Angebotes (Status Quo) nach oben/unten abweichen. Sollte das Basisan-

gebot den Status Quo unterschreiten, besteht für die Kommunen wie auch in der Vergangenheit die Möglichkeit, sinnvoll ergänzende ÖPNV-Leistungen zu bestellen. Diese zusätzlichen Verkehre sollen wie bereits auch heute hälftig aus Mitteln der Kreisumlage und aus Eigenmitteln der bestellenden Kommune getragen werden. Die bewährte solidarische Finanzierung soll sicherstellen, dass nur verkehrlich sinnvolle und notwendige Maßnahmen beantragt und umgesetzt werden.

#### c) Stadt bzw. innerörtliche Verkehre

Bisher beteiligt sich der Rems-Murr-Kreis nicht an den Kosten der innerörtlichen Verkehre. Eine Abgrenzung zwischen innerörtlicher und überörtlicher Funktion einer Linie, die auch außerhalb des Stadt- bzw. Gemeindegebiet fährt, ist zunehmend schwierig. Linien des Stadtverkehrs nehmen auch Zubringerfunktionen zu den überörtlichen Linien wahr und dienen dabei auch der Verbindung zwischen den Städten und Gemeinden im Kreis. Fahrgeldeinnahmen sollen künftig ausschließlich dem Basisangebot d. h. dem Kreishaushalt zufließen. Die Verwaltung schlägt daher vor, dass sich der Landkreis künftig mit den gleichen Prozentsätzen an der Finanzierung von innerörtlichen Verkehren beteiligt, wie an den überörtlichen verkehren (vgl. b).

#### d) Finanzielle Folgen für den Kreishaushalt

Nach heutigen Berechnungen und Prognosen wird davon ausgegangen, dass eine fünfzigprozentige Mitfinanzierung aus dem Kreishaushalt auch zukünftig mit gleichbleibendem Mittelaufwand zu stemmen sein wird. Die Kosten der künftigen Verkehre lassen sich heute natürlich nur abschätzen, da wir den Ausgang der Vergabeverfahren noch nicht kennen.

#### e) Weiteres Vorgehen

Die dargestellten Änderungen greifen sukzessive ab der ersten Vergabe eines Linienbündels im Rems-Murr-Kreis im Juli 2017. Die Auswirkungen der neuen Finanzierungsform auf die einzelnen Kommunen hat das Landratsamt im Mai 2014 mit den Kommunen des Kreises vorbesprochen. Bis zur Verabschiedung der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Rems-Murr-Kreises sollten die Städte und Gemeinden entscheiden, welches Verkehrsvolumen sie künftig haben möchten, d. h. welche kommunalen Zubestellungen der Landkreis in seine Vorabbekanntmachungen aufnehmen soll. Bei kreisüberschreitenden Verkehren müssen diese Gespräche auch mit den benachbarten Landkreisen geführt werden.