

Sitzung am 25.10.2010

| | | |
|---|--------------------|-------------------------------|
| TOP 2: Verbundförderung des Landes Baden-Württemberg | | |
| verantwortlich: Geschäftsbereich Verkehr | Drucksache 93/2010 | |
| | 1 Anlage | |
| | 15.10.2010 | |
| <u>Beratung</u> | 25.10.2010 | Umwelt- und Verkehrsausschuss |
| <u>Beschlussfassung</u> | 15.11.2010 | Kreistag |

| | |
|-----------------------------------|--|
| <u>Beschlussvorschlag:</u> | <p>1. Die Verwaltung wird ermächtigt, die neue Finanzierungsvereinbarung zur Verbundförderung mit dem Land abzuschließen.</p> <p>2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den anderen Verbundkreisen eine Protokollerklärung zum Verbundfördervertrag mit folgendem Inhalt zu vereinbaren:</p> <p>„Das Land und der Verband Region Stuttgart werden aufgefordert, die direkte Zahlung von Tarifverlusten an die DB Regio AG bis zu einer abschließenden Klärung der künftigen Höhe der Ausgleichszahlungen für die Schienenaußenstrecken auszusetzen und zunächst weiter über den Verband Region Stuttgart abzurechnen.</p> <p>Soweit sich die Berechnungsgrundlage für die der DB AG zugewiesenen Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste verändert, werden die Beteiligten aufgefordert, die Zuwendungen nach § 1 des Verbundfördervertrages entsprechend anzupassen. Die Verbundlandkreise legen Wert darauf, dass – entsprechend dem Vorgehen bei den Busunternehmen der Verbundstufe II – die Zahlungen an die DB Regio AG auch von den der DB entstehenden Kosten und nicht nur von den Einnahmen abhängig gemacht werden.“</p> |
|-----------------------------------|--|

**Verbundförderung des Landes Baden-Württemberg:
Abschluss einer neuen Finanzierungsvereinbarung für die Jahre 2011 bis 2018**

Ausgangslage

Der Verbundfördervertrag, aufgrund dessen das Land den Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) und seine Finanzierungsträger (Verbundlandkreise, Landeshauptstadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart) fördert, läuft zum 31.12. 2010 aus und muss neu geschlossen werden.

Die Verbundförderung dient – neben dem Ausgleich sonstiger Verbundlasten z.B. im investiven Bereich – auch dem teilweisen Ausgleich der verbundbedingten Tarifverluste, die in der Regel bei der Gründung von Verbänden entstehen. Diese Verluste unterteilen sich in Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste. Harmonisierungsverluste entstehen durch die Angleichung der vor Verbundstart bestehenden Haustarife der einzelnen Verkehrsunternehmen an den Verbundtarif. Durchtarifierungsverluste entstehen dadurch, dass Umsteiger zwi-

schen Verkehrsunternehmen nach Einführung eines Verbundtarifs anstelle mehrerer Fahrscheine nur noch einen benötigen und der Preis für diesen weit unter dem addierten Gesamtpreis der einzelnen Fahrscheine liegt.

Das Land gewährt den Aufgabenträgern seit der Gründung des VVS im Jahr 1978 eine Verbundförderung. Die den Verbundkreisen zustehenden Fördermittel werden über den Verband Region Stuttgart (VRS) vereinnahmt und dienen zur Deckung der Kosten der Verbundstufe II. Zur Verbundstufe II zählen die Busverkehre sowie die nicht regionalbedeutsamen Schienenverkehre in den Verbundlandkreisen (z. B. Wieslaufalbahn), die im Jahr 1993 in den Gemeinschaftstarif des VVS integriert wurden (sog. tarifliche Vollintegration). Die Fördermittel reduzieren damit unsere Verkehrsumlage an den VRS.

Das Land möchte in Zukunft mit allen Verkehrsverbänden einheitliche Verträge schließen. Der Rems-Murr-Kreis ist über seinen Sitz in der Gesellschafterversammlung des VVS beteiligt und hat auch den aktuell geltenden Vertrag direkt mit unterzeichnet. In der Vorlage werden die vorgesehenen Änderungen vorgestellt. Eine Besonderheit besteht, weil das Land und der VRS Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste für die Schienenaußenstrecken zugunsten der DB in den Fördervertrag einbeziehen möchten. Bei der Neuregelung der Zahlungen für die Schienenaußenstrecken haben das Land und der VRS vereinbart, dass das Land künftig Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste direkt gegenüber der DB Regio AG ausgleicht. Im Gegenzug soll die Verbundförderung des Landes an den Verband Region Stuttgart entsprechend vermindert werden (siehe unten Ziffer 4).

1. Aktuelle Verbundförderung und Auswirkungen des Verbundfördervertrags der Jahre 2006 bis 2010

Der aktuelle Verbundfördervertrag vom Juni 2006, der zwischen dem Land, den vier Verbundlandkreisen, der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart geschlossen wurde, regelt die Verbundförderung für den Zeitraum 2006 bis 2010 (Vorlage KT 138/2005). Dieser Verbundfördervertrag basiert auf den Vorgaben des Ministerrats, der 2002 zur Entlastung des Landeshaushalts beschloss, die als Festbetrag ausgerichtete Verbundförderung erstmals ab 2006 erfolgs- und leistungsbezogen auszurichten und langfristig abzusenken.

Insgesamt hat sich die Verbundförderung im VVS wie folgt entwickelt:

| | VVS gesamt in Mio. Euro | VVS gesamt in % vom Vergleichsjahr 2005 | Anteil Landkreise über VRS in Mio. Euro |
|---------------------|-------------------------|---|---|
| Vergleichsjahr 2005 | 21,265 | 100 | 8,027 |
| 2006 | 20,839 | 98 | 7,867 |
| 2007 | 20,414 | 96 | 7,706 |
| 2008 | 19,989 | 94 | 7,546 |
| 2009 | 19,563 | 92 | 7,385 |
| 2010 | 19,138 | 90 | 7,225 |

Vergleichsjahr 2005:

Von den bis 2005 jährlich an den VVS ausgeschütteten Verbundfördermitteln von 21,265 Mio. Euro standen den Verbundlandkreisen (über den VRS) **8,027 Mio. Euro** (37,75 %) für die Verbundstufe II zu. Der Verbundgesellschaft standen 0,813 Mio. Euro (3,82 %) zu, der Rest floss an die Landeshauptstadt Stuttgart zum Ausgleich von anteiligen Tarifverlusten der Verbundstufe I. Die Verbundstufe I umfasst den kompletten Verkehr der Stuttgarter Straßen-

bahn AG sowie den Bahnverkehr der DB Regio AG.

Entwicklung seit dem Jahr 2006:

Seit 2006 wird die Hälfte des ursprünglichen Förderbetrages von 21,265 Mio. Euro als abzuschmelzende **Basisförderung** und die andere Hälfte als **leistungsbezogene Förderung** gewährt. Bei der leistungsbezogenen Komponente werden die Verbünde nach Kennzahlen in einer Art Ranking bewertet (Kennzahl 1: Verhältnis entgeltlicher Fahrten zur Zahl der Einwohner, Kennzahl 2: Verhältnis der Tarifeinnahmen zur Betriebsleistungsmenge). Nach diesem Ergebnis werden die Fördermittel verteilt. Bei einem Überschreiten der vertraglichen Geringfügigkeitsgrenze von 1,0 Prozent der Gesamtfördersumme nach unten werden die Fördermittel entsprechend gekürzt, bei einer Überschreitung nach oben erhöht.

Durch den Verbundfördervertrag 2006 bis 2010 haben sich im Vergleich zur Förderung bis 2005 folgende Änderungen ergeben:

- Der Anteil der **Basisförderung** (50 Prozent der Gesamtförderung, 10,632 Mio. Euro) wurde landesweit von 2006 bis 2010 um insgesamt 20 Prozent abgeschmolzen und beträgt nur noch 80 Prozent des Ursprungswertes. Nachdem der leistungsbezogene Teil (s.u.) bei 100 % des Ursprungswerts bleibt, ergibt sich insgesamt die in der obigen Tabelle ausgewiesene Reduzierung auf 90 % im Jahr 2010. Für den VVS bedeutet dies eine Reduzierung um rund 2,13 Mio. Euro von 10,632 Mio. Euro im Jahr 2005 auf 8,506 Mio. Euro im Jahr 2010. Der Anteil der Verbundlandkreise/des Verbandes Region Stuttgart an der Basisförderung für die Verbundstufe II beträgt davon **2010 rund 3,211 Mio. Euro**, was eine Reduzierung von rund 800.000 Euro gegenüber dem Jahr 2005 bedeutet.
- Der Anteil der **leistungsbezogenen Förderung** (ebenfalls 50 Prozent der Gesamtförderung) unterliegt keiner pauschalen Kürzung und hat sich gegenüber dem Ursprungswert von 10,632 Mio. Euro nicht verändert. Der Anteil der Verbundlandkreise/des Verbandes Region Stuttgart für die Verbundstufe II beträgt davon **2010 rund 4,014 Mio. Euro**. Eine Kürzung konnte im VVS bisher verhindert werden, weil das Ergebnis für den VVS nach den genannten Kennzahlen jeweils innerhalb der vertraglichen Geringfügigkeitsgrenze lag.
- Die Verbundförderung ist insgesamt an die Voraussetzung gebunden, dass die kostenlose Fahrradbeförderung im VVS weiter durchgeführt und die landesweite Fahrplanauskunft unterstützt wird. Außerdem besteht eine Kooperationsverpflichtung mit Nachbarverbänden. Diese Voraussetzungen wurden vom VVS in der Vergangenheit erfüllt.

2. Vorgesehene Verbundförderung (Verbundfördervertrag 2011 bis 2018, Anlage)

Der Entwurf der neuen Verbundvereinbarung (Anlage), die zur Vereinheitlichung der Laufzeiten der Förderverträge aller Verbünde in Baden-Württemberg von 2011 bis 2018 gelten soll, sieht gegenüber dem bisherigen Verbundfördervertrag folgende wesentliche Änderungen vor:

- Es gibt keine Unterscheidung zwischen Basisförderung und leistungsbezogener Förderung. Im Gegenzug sieht das Land gegenüber dem Jahr 2010 keine weitere pauschale jährliche Kürzung der Förderung mehr vor. Dies bedeutet, dass künftig der gesamte Förderbetrag dem leistungsbezogenen Vergleich unterliegt. Die Vergleichs-

kriterien für das Ranking und die Kennzahlen werden dabei unverändert übernommen. Wie bisher wird der Kennzahlenvergleich nicht nur im Verhältnis mit anderen Verbänden, sondern auch mit der Vorjahresentwicklung des jeweiligen Verbundes erfolgen.

- Die Geringfügigkeitsgrenze, die bisher Veränderungen der Zuwendungshöhe erst ab einer Abweichung von 1,0 Prozent nach oben oder unten tatsächlich wirksam werden ließ, wird auf 0,5 Prozent abgesenkt. Gegen diese Änderung hat sich der VVS-Aufsichtsrat bereits in seiner April-Sitzung 2009 ausgesprochen. Leider folgte das Land der Forderung des VVS nicht. Die maximale Kürzung je Jahr ist auf 10 Prozent des Förderbetrags begrenzt. Bezogen auf den Förderbetrag des Jahres 2010 von 19,138 Mio. Euro beträgt das Kürzungsrisiko damit max. 1,914 Mio. Euro /Jahr. Für den in der Gesamtförderung enthaltenen Förderanteil der Verbundlandkreise/des Verbandes Region Stuttgart von 7,225 Mio. Euro beträgt das maximale Kürzungsrisiko somit 0,722 Mio. Euro/Jahr. Dass dies eintritt erscheint aber eher unwahrscheinlich.
- Neue Fördervoraussetzung ist die Einführung einer Mobilitätsgarantie. Diese Bedingung erfüllt der VVS bereits seit Anfang 2009. Bei der Mobilitätsgarantie besteht für Inhaber von Zeitfahrkarten bei Verspätungen und Fahrtausfällen die Möglichkeit, auf ein Taxi umzusteigen und sich den Fahrpreis im Nachhinein erstatten zu lassen. Sie greift, wenn der Fahrgast sein Fahrziel um mehr als 30 Minuten später als im Fahrplan ausgewiesen erreichen wird und er keine Möglichkeit hat, andere VVS-Verkehrsmittel zu nutzen.
- Die Verbände werden angehalten, die Kooperation mit anderen Verbänden weiter voranzutreiben. Diese Bedingung gilt insbesondere als erfüllt, wenn im Verbund ein elektronisches Vertriebssystem auf der Basis der Vorgaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eingeführt wird. Beim VVS wird diese Bedingung durch die Teilnahme am Angebot „Abo Plus“, das die Fahrt in mehreren Verbänden mit nur einer Fahrkarte ermöglicht, und die für den Herbst 2010 vorgesehene Einführung eines Online-Print-Tickets im Bereich der Tageskarten erfüllt.
- Zum Verbundfördervertrag für den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart wurde eine bilaterale Vereinbarung zwischen Land und VRS geschlossen. Demnach soll das Land künftig pro Jahr rund 530.000,- Euro aus den Verbundfördermitteln direkt an die DB Regio bezahlen, der Anteil des VRS wird entsprechend gekürzt. Damit – so die Aussagen des Landes und des VRS – sollen der DB Regio die auf den Schienenaußenstrecken entstehenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste ausgeglichen werden. Bisher waren diese Beträge in den Zahlungen des VRS an die DB Regio enthalten. Die Verbundlandkreise waren an diesen Gesprächen nicht beteiligt und wurden nicht über die Ergebnisse informiert. Auf unsere Stellungnahme unter Ziffer 4 wird verwiesen. Nach wie vor haben wir deshalb erhebliche Zweifel, ob die Zahlungen für die sog. Schienenaußenstrecken an die DB dem Grunde und der Höhe nach gerechtfertigt sind. Diese Vereinbarung ist ein Systembruch und trägt zur weiteren Intransparenz der Zahlungen von Land und VRS an die DB bei. Auf unsere Stellungnahme unter Ziffer 4 wird verwiesen.

Die übrigen Voraussetzungen der Förderung sollen unverändert bleiben.

3. Bewertung der vorgesehenen Neuregelung

Der neue Verbundfördervertrag schafft durch seine 8 jährige Laufzeit Planungssicherheit. Für den VVS entsteht allerdings durch den 100-prozentigen Leistungsbezug ein wirtschaftliches Risiko.

Im VVS können wir wegen der Absenkung der Geringfügigkeitsgrenze auf 0,5 Prozent nicht mehr davon ausgehen, dass auch künftig eine Kürzung der leistungsbezogenen Förderung vermieden werden kann. Dies liegt darin begründet, dass es dem VVS als ältestem Verbund nicht mehr ohne Weiteres gelingt, die Fahrgastzuwächse anderer, jüngerer Verbünde zu erreichen. Für alle Empfänger von Verbundfördermitteln im VVS wird das künftig spürbare Auswirkungen haben. Der Umfang lässt sich aber noch nicht absehen. Leider haben die Gespräche des VVS mit dem Land ergeben, dass das Land nicht bereit ist, auf die beabsichtigte Verschlechterung bei der Geringfügigkeitsgrenze zu verzichten.

Der Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung des VVS haben sich in ihren Sitzungen am 7. Juli 2010 mit dem Thema befasst. Der Aufsichtsrat hat der Gesellschafterversammlung die Zustimmung zu dem Verbundfördervertrag empfohlen. Die abschließende Entscheidung in der Gesellschafterversammlung wurde vertagt, damit die Gremien der Verbundgesellschaft das Thema beraten können. Die Gesellschafterversammlung des VVS soll nun am 30. November 2010 einen Beschluss fassen.

4. Reduzierung der Verbundförderung durch die vertragliche Änderung der Schienenaußenstreckenabgeltung

Bei der Neuregelung der Zahlungen für die Schienenaußenstrecken haben das Land und der VRS vereinbart, dass das Land künftig Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste direkt gegenüber der DB Regio AG ausgleicht. Im Gegenzug soll die Verbundförderung des Landes an den Verband Region Stuttgart entsprechend vermindert werden.

Der VRS spricht hier von einem Nullsummen-Spiel und vertritt gegenüber den Verbundlandkreisen die Auffassung, dass dadurch keine finanziellen Verschlechterungen für die Landkreise entstehen. Dies ist insoweit richtig, als einem Zahlungsempfänger DB Regio AG für eine Teilleistung sich dessen Ausgleichsanspruch an den VRS entsprechend verringert. Die Höhe der Verkehrsumlage wird davon nicht berührt.

Wir gehen jedoch davon, dass sich die Überzahlungen bei den Schienenaußenstrecken, die aus unserer Sicht nach wie vor bestehen und die Berechnungsgrundlage für die Tarifverluste sind, verfestigen, wenn ein Teil aus dem Verbundfördervertrag direkt an die DB Regio gezahlt wird. Das sollte vermieden werden, da nach unserer Auffassung die der DB-Regio vom VRS zugestanden und im aktuellen Schienenaußenstreckenvertrag festgeschriebenen Erstattungsleistungen um mehrere Millionen Euro pro Jahr zu hoch sind. Die Landkreise und die Landeshauptstadt Stuttgart versuchen hier nach wie vor, eine Veränderung zu erreichen. Am 3. August 2010 haben die Landräte und die Stadt Stuttgart ihre gemeinsame Haltung gegenüber der Verbandsspitze in einem Gespräch nochmals dargelegt und zwischenzeitlich ihre Position gegenüber dem Verband auch schriftlich fixiert. Die Landkreise und die Landeshauptstadt Stuttgart vertreten hier die gleiche Position und stehen zu dem Thema in engem Kontakt.

Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass das Land die Verbundförderung in voller Höhe an den VRS ausbezahlt, bis die Zukunft des Schienenaußenstreckenvertrages endgültig geklärt ist. Unser Einfluss auf den Inhalt des Verbundfördervertrags ist aber leider sehr gering, da wir nur mittelbar Begünstigte der Verbundförderung sind. Der VRS nimmt das Geld an unserer Stelle ein und bei der VVS GmbH sind wir lediglich als Ge-

sellschafter mit unserem kleinen Gesellschafteranteil beteiligt. Die unmittelbar Beteiligten (Land, Stadt Stuttgart, VRS und VVS) könnten den Vertrag auch ohne unsere Unterschrift abschließen. Dies wäre auf keinen Fall in unserem Interesse. Der Beschlussvorschlag trägt diesen Umständen Rechnung.