



Nummer: 61/2017  
den 19. Juni 2017

Mitglieder des Kreistags  
des Landkreises Esslingen

- Öffentlich  
 Nichtöffentlich  
 Nichtöffentlich bis zum  
Abschluss der Vorberatung

- KT  
 VFA 6. Juli 2017  
 ATU  
 ATU/BA  
 SOA  
 KSA  
 JHA

Betreff: ÖPNV-Finanzierung - weitere Solidarfinanzierung der Busverkehre  
durch die Verbundlandkreise bis 2019

Anlagen: Vertragsentwurf

- Verfahrensgang:  Einbringung zur späteren Beratung  
 Vorberatung für den Kreistag  
 Abschließender Beschluss im Ausschuss

**BESCHLUSSANTRAG:**

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss stimmt dem Abschluss des Vertrages über die solidarische Finanzierung der Busverkehre der Verbundstufe II im VVS-Gebiet durch die Verbundlandkreise im Übergangszeitraum 2017 bis 2019 zu.

**Auswirkungen auf den Haushalt:**

Siehe Sachdarstellung

**Sachdarstellung:**

Am 03.12.2009 ist die Nahverkehrsverordnung der EU über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten (EU-VO 1370/2007). Die Verordnung regelt u.a., dass öffentliche Zuschüsse nur noch für Verkehrsleistungen gewährt werden dürfen, die in einem europaweit öffentlichen und diskriminierungsfreien Verfahren vergeben wurden. Die 10-jährige Übergangsfrist endet im Dezember 2019, so dass spätestens zu diesem Zeitpunkt alle Verkehrsleistungen in wettbewerblichen Verfahren vergeben sein müssen.

In den vier Verbundlandkreisen des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart GmbH (VVS) sind in insgesamt 50 Linienbündeln wettbewerbliche Vergabeverfahren im Busverkehr durchzuführen. Damit die Verfahren von den Beteiligten (Verkehrsunternehmen, Genehmigungsbehörden, Ausschreibungsstellen, Kommunen) überhaupt bewältigt werden können, mussten die Verfahren auf die zur Verfügung stehende Zeit verteilt werden. Die Betriebsaufnahme erfolgt ganz überwiegend im Zeitraum zwischen den Jahren 2017 bis 2019 und somit innerhalb der eingeräumten Übergangsfrist.

Die Verordnung legt zusammen mit dem im Jahr 2013 novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die Voraussetzungen des Marktzugangs für den öffentlichen Personenverkehr fest und verpflichtet die zuständigen Behörden zur Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens zwischen den Betreibern. Der Landkreis Esslingen als Aufgabenträger im Busverkehr hat diese Vorgaben umzusetzen.

Ausgangsbasis für alle wettbewerblichen Verfahren sind der am 11. Dezember 2014 vom Kreistag verabschiedete Nahverkehrsplan (NVP) sowie die jeweiligen künftigen Vorabbekanntmachungen im EU-Amtsblatt. Unser Ziel in den anstehenden Verfahren ist es, dass mindestens das derzeitige Verkehrsangebot zu maximal den heutigen Kosten erhalten bleibt.

Die möglichen wettbewerblichen Verfahren sind

- der Genehmigungswettbewerb nach dem PBefG, an dessen Ende eigenwirtschaftliche Genehmigungen stehen,
- wettbewerbliche Vergaben nach der EU-VO 1370 (Inhouse-Vergaben, Direktvergaben sowie Ausschreibung nach der EU-VO), die zu gemeinwirtschaftlichen Genehmigungen führen,
- Ausschreibungen nach der VOL/A, die ebenfalls zu gemeinwirtschaftlichen Genehmigungen führen.

Das PBefG sieht für eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre jeweils eigene Verfahren vor. Dabei ist jeweils ein zweigeteiltes Verfahren vorgeschrieben. Danach gliedern sich die Verfahren in eine Vorabbekanntmachung und die eigentliche Vergabe der Verkehrsleistungen.

Durch die unterschiedlichen Vergabezeitpunkte stehen wir nun aber vor der Situation, dass die Verkehrsleistungen, die während dieses Übergangszeitraums gefahren werden, unterschiedlichen Bedingungen bei den Verträgen oder der Finanzierung unterworfen sind. Neben eigenwirtschaftlichen Verkehren, bei denen kein Vertragsverhältnis zwischen den Verkehrsunternehmen und der öffentlichen Hand besteht, existieren parallel zu den neuen, in Ausschreibungsverfahren vergebenen Verkehrsverträgen noch die bisherigen „alten“ Kooperationsverträge. Die vertragliche Ausgestaltung und die Finanzierung der Busverkehre erfolgt damit bis zum Ende des Übergangszeitraums im Dezember 2019 auf unterschiedliche Weise:

#### **a) Eigenwirtschaftliche Verkehre**

Eigenwirtschaftlich bedeutet, dass die Unternehmen den Verkehr ohne Zuschüsse der öffentlichen Aufgabenträger betreiben. Eine vertragliche Regelung zwischen dem Verkehrsunternehmen und dem Landkreis als Aufgabenträger existiert nicht. Dem eigenwirtschaftlichen Verkehr stehen zur Finanzierung die Fahrgeldeinnahmen sowie Ausgleichsleistungen für die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr (§ 45 a Personenbeförderungsgesetz) und für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im Nahverkehr (§ 148 SGB IX) zur Verfügung. Für die verpflichtende Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs erhalten die Verkehrsunternehmen zum Ausgleich der Einnahmeausfälle durch den vergünstigten VVS-Tarif eine entsprechende Ausgleichszahlung. Diese Zahlung ist in der Allgemeinen Vorschrift (AV) des Verbands Region Stuttgart (VRS) geregelt.

Diese nach den Regelungen der AV ausgeschütteten Ausgleichszahlungen werden über die Verkehrsumlage des VRS und damit auch künftig solidarisch von den Verbundlandkreisen und der Landeshauptstadt nach dem Einwohnerschlüssel finanziert. Auch für die neuen Verkehrsverträge (s.u. lit. c) werden Ausgleichszahlungen aus der AV gewährt.

#### **b) Kooperationsverträge**

Die bisher mit den regionalen Verkehrsunternehmen abgeschlossenen Kooperationsverträge, die noch nicht in wettbewerblichen Verfahren vergeben wurden, laufen sukzessive bis zum Dezember 2019 aus. Die Finanzierung der nicht durch Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen gedeckten Kosten erfolgt in vollem Umfang über die Verkehrsumlage des Verbands Region Stuttgart (VRS) und somit ebenfalls solidarisch durch die Verbundlandkreise und die Landeshauptstadt Stuttgart nach dem Einwohnerschlüssel.

#### **c) Neue Verkehrsverträge**

Soweit in den wettbewerblichen Verfahren keine eigenwirtschaftlichen Anträge eingehen, findet ein Ausschreibungswettbewerb statt, an dessen Ende ein Verkehrsvertrag in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) steht. Bei diesen neu abgeschlossenen Verkehrsverträgen sind die Zuschüsse, die über die Einnahmen und Ausgleichsleistungen hinaus zur Deckung des Betriebskostendefizits notwendig sind, von den Verbundlandkreisen aufzubringen. Mit der Abrechnung haben wir den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) beauftragt.

Für die Finanzierung dieser Verkehre soll nach Abschluss aller wettbewerblichen Verfahren der ersten Vergaberunde, d.h. ab dem Jahr 2020, der bisherige pauschale Ansatz der Finanzierungsaufteilung durch einen neuen, leistungs- und verursachergerechteren Schlüssel zwischen den Landkreisen ersetzt werden. Lediglich die Kosten der AV sowie die Kosten des in den Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise nach einheitlichen Kriterien festgelegten Basisangebots sollen weiterhin solidarisch finanziert werden. Die Verhandlungen zwischen den

Landkreisen werden aktuell vorbereitet. Wir werden den Verwaltungs- und Finanzausschuss dazu auf dem Laufenden halten.

Wir möchten ausdrücklich darauf hinweisen, dass die tatsächlichen Kosten der zukünftigen Verkehrsleistungen vom Ausgang der wettbewerblichen Verfahren abhängen und eine Vergleichsberechnung zu den bisherigen Kosten erst nach Beendigung aller Verfahren sinnvoll möglich ist. Weiter lässt es sich heute ebenfalls noch nicht abschätzen, wie sich die Tarifeinnahmen in den nächsten Jahren entwickeln und ob es den Landkreisen gemeinsam mit dem Land gelingt, eine Neuordnung der Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund anzustoßen. Für die Neuverteilung der Mittel für die Schülerbeförderung nach § 45 a PBefG wird derzeit eine Neuregelung durch das Land vorbereitet, die zum 01.01.2018 in Kraft treten soll. Zur Verteilung dieser Mittel auf die Linienbündel ist eine weitere Allgemeine Vorschrift, diesmal der Landkreise, in Arbeit. Alle diese Punkte werden unmittelbaren Einfluss auf die Entwicklung der Zahlungsverpflichtungen der einzelnen Landkreise nehmen.

Aufgrund all dieser Änderungen wird nur noch ein Teil der Kosten der Busverkehre der Verbundstufe II über die Allgemeine Vorschrift des Verbandes Region Stuttgart und somit nach Einwohnerschlüssel über die Verkehrsumlage bezahlt. Die restlichen Kosten werden von den Verbundlandkreisen als direkte Zahlungen für Verkehrsleistungen an die Verkehrsunternehmen finanziert. Dadurch reduziert sich die Höhe der Verkehrsumlage und gleichzeitig steigt die Eigenfinanzierung durch die Verbundlandkreise.

Da aufgrund der o.g. Ausführungen verschiedene Finanzierungsregelungen für den Übergangszeitraum bis Ende 2019 keinen Sinn machen, haben sich die Verwaltungen abgestimmt, dass eine möglichst praktikable Lösung zum Ansatz kommen soll. Nachdem die Kosten der Allgemeinen Vorschrift sowie die noch laufenden Kooperationsverträge solidarisch nach dem Einwohnerschlüssel finanziert werden, könnten im Übergangszeitraum auch die neuen Verkehrsverträge nach diesem Schlüssel finanziert werden. Davon ausgenommen bleiben sollen die Zubestellungen von Verkehrsleistungen, die über die in den Nahverkehrsplänen definierte ausreichende Verkehrsbedienung hinausgehen. Sie entstammen Zusatzwünschen der Landkreise und/oder ihrer Kommunen und sollen deshalb von diesen jeweils komplett bezahlt werden. Eine Beteiligung der Landeshauptstadt Stuttgart erfolgt bei der Solidarfinanzierung der neuen Verkehrsverträge nicht, die entfallende Beteiligung wurde bereits bei der Neufestlegung des Verkehrslastenausgleichs berücksichtigt.

Mittlerweile haben wir unter den Verbundlandkreisen die entsprechende vertragliche Regelung ausgearbeitet (Anlage 1). Wir bitten um Zustimmung zum Abschluss dieses Vertrages.

Heinz Eininger  
Landrat