



Vorlage KT_27/2010
zur öffentlichen Sitzung des
Kreistags
am 22.10.2010

mit 1 Anlage

An die
Mitglieder
des Kreistags

**Verbundförderung;
Neuer Verbundfördervertrag des Landes für die Jahre 2011 bis 2018**

Ausgangslage

Der Verbundfördervertrag, mit dem das Land den Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) und seine Finanzierungsträger (Verbundlandkreise, Landeshauptstadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart) fördert, läuft in diesem Jahr 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 zwischen 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 Verbundlandkreisen zustehenden Fördermittel werden über den Verband Region Stuttgart vereinnahmt und dienen zur Deckung der Kosten der Verbundstufe II. Zur Verbundstufe II zählen die Busverkehre sowie die nicht regionalbedeutsamen Schienenverkehre in den Verbundlandkreisen, die im Jahr 1993 in den Gemeinschaftstarif des VVS integriert wurden (sog. Tarifliche Vollintegration). Die Fördermittel reduzieren unseren Anteil an der Verkehrsumlage des VRS.

Aktuell bestehen mit den einzelnen Verbänden noch teilweise abweichende Förderverträge. Diese Situation möchte das Land bereinigen und hat daher in jüngster Vergangenheit nur noch standardisierte Förderverträge mit einheitlicher Laufzeit abgeschlossen. Dieser Einheitsvertrag mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2018 soll nun auch mit dem VVS abgeschlossen werden. Der Landkreis Ludwigsburg ist über seine Stimme in der Gesellschafterversammlung des VVS beteiligt und hat auch den aktuell geltenden Vertrag mit unterzeichnet. In der Vorlage werden die vorgesehenen An-

derungen vorgestellt. Eine Besonderheit besteht, weil das Land und der VRS Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste für die Schienenaußenstrecken zugunsten der DB in den Fördervertrag einbeziehen möchten (siehe unten Ziffer 4).

1. Aktuelle Verbundförderung und Auswirkungen des Verbundförderungsvertrags 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_43/2005). 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 Straßenbahnen AG sowie den S-Bahnverkehr der DB Regio AG.

Entwicklung seit dem Jahr 2006:

Seit 2006 wird die Hälfte des ursprünglichen Förderbetrages von 21,265 Mio. Euro als **Basisförderung**, die jährlich reduziert wird, 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 von 21,265 Mio. Euro = 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 Prozent des Ursprungswerts bleibt, ergibt sich insgesamt die in der obigen Tabelle ausgewiesene Reduzierung auf 90 Prozent im Jahr 2010.
Für den VVS insgesamt bedeutet dies eine Reduzierung bei der Basisförderung 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 der ursprünglichen Fördersumme des Jahres 2005 von 4,014 Mio. Euro um rund 800.000 Euro bedeutet.
- Der Anteil der **leistungsbezogenen Förderung** (ebenfalls 50 Prozent der Gesamtförderung von 21,265 Mio. Euro = 10,632 Mio. Euro) unterliegt keiner pauschalen Kürzung und hat sich gegenüber dem Ursprungswert 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 1)

Der Entwurf der neuen Verbundfördervereinbarung (Anlage 1), die zur Vereinheitlichung der Laufzeiten der Förderverträge aller Verbände in Baden-Württemberg von 2011 bis 2018 gelten soll, sieht gegenüber dem bisherigen Verbundfördervertrag folgende wesentliche Änderungen vor:

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

- 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 Verbünde 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.

➤ Achtung:

Wie uns der VRS mündlich mitgeteilt hat, haben das Land und der VRS zum Verbundfördervertrag für den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart eine bilaterale Vereinbarung geschlossen. Demnach wird 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 Durchtarifizierungs- 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. 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 Verschleierung 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 acht-jährige Laufzeit Planungssicherheit. Für den VVS entsteht allerdings durch die Absenkung der Geringfügigkeitsgrenze auf 0,5 Prozent ein wirtschaftliches Risiko.

Durch die Absenkung können wir 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 Sondersituation des VVS einzugehen und 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 Verbundgesellschafter 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 Durchtarifierungsverluste 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. Wir gehen allerdings davon aus, 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 wäre es sinnvoll und 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 Gesellschafter 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.

5. Beschlussempfehlung des Ausschusses für Umwelt und Technik

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat am 04.10.2010 dem Kreistag folgenden Beschlussvorschlag empfohlen:

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag stimmt dem Abschluss des Verbundfördervertrages mit dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart grundsätzlich zu.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den anderen Verbundlandkreisen eine Protokollerklärung zum Verbundfördervertrag mit folgendem Inhalt abzustimmen:

„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.

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.“