



Vorlage KT\_21/2014  
zur öffentlichen Sitzung des  
Kreistags  
am 25.07.2014

mit 1 Anlage

An die  
Mitglieder  
des Kreistags

### **Gemeinsame Erklärung der ÖPNV-Partner in der Region Stuttgart**

Die Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Großraum Stuttgart ist eine der zentralen Aufgaben der kommunalen Daseinsvorsorge. In diesem hochverdichteten Raum, der einer der wirtschaftsstärksten Standorte Europas ist, kommt einem gut ausgebauten und leistungsstarken ÖPNV eine ganz besondere Bedeutung zu. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund, dass die Möglichkeiten des weiteren Ausbaus des Straßennetzes begrenzt sind.

Seit seiner Gründung im Jahre 1995 forderte der Verband Region Stuttgart (VRS) immer wieder, die Aufgabenträgerschaft für den gesamten ÖPNV auf den VRS zu übertragen. In ihrer Sitzung im September 2013 beschloss die Regionalversammlung, den Landtag und die Landesregierung zu bitten, die gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen. Als Anlass dieses Vorstoßes diente die im Dezember 2009 in Kraft getretene Verordnung der Europäischen Union (EU) über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO 1370/2007). Im Zuge der Umsetzung dieser EU-VO soll eine sogenannte Allgemeine Vorschrift (AV) für Busverkehre erlassen werden. Mit dieser AV soll der finanzielle Ausgleich an die Verkehrsunternehmen für die Anwendung des Gemeinschaftstarifs im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) geregelt werden. Sie ist deshalb für die Verbundlandkreise als Träger der Busverkehre von strategischer und vor allem finanzieller Bedeutung. Die Verbundlandkreise hielten sich wie der Verband Region Stuttgart zuständig zum Erlass der Allgemeinen Vorschrift. Zur Lösung der Zuständigkeitsfrage boten die Landkreise an, die AV gemeinsam zu erlassen. Das lehnte der VRS ab.

Dem oben genannten Beschluss der Regionalversammlung sind die Kreistage der Verbundlandkreise und der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart entgegengetreten. Eine Beschlussfassung im Kreistag des Landkreises Ludwigsburg erfolgte im Oktober 2013 (Vorlage KT\_32/2013). Auf ein Schreiben der Landkreise und auf entsprechenden Antrag der Regionalversammlung übernahm Herr Verkehrsminister Winfried Hermann die Rolle des Moderators.

Seit Herbst 2013 gab es zahlreiche Vermittlungsgespräche mit Verkehrsminister Hermann unter Beteiligung der Landräte der Verbundlandkreise, des Stuttgarter Oberbürgermeisters und dem Vorsitzenden der Regionalversammlung, Herrn Bopp, sowie Herrn Dr. Wurmthaler. Im Laufe der Ge-

sprache ging es jedoch nicht mehr nur um die Klärung von Zuständigkeiten und dem Erlass der Allgemeinen Vorschrift, sondern auch um Ziele und Eckpunkte für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. So wurde unter anderem überlegt, wie Staus auf den Straßen sowie die Probleme mit vollen und unpünktlichen S-Bahnen verringert werden können.

## 1. Ausgangslage

Die Positionen des Verbands Region Stuttgart einerseits und der Verbundlandkreise und der Landeshauptstadt Stuttgart andererseits waren zu Beginn sehr unterschiedlich. Während der Verband eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den gesamten ÖPNV forderte, standen für die Landkreise und die Landeshauptstadt vor allem eine klare Aufgabenteilung und eine eindeutige Finanzierungsverantwortung im Vordergrund.

## 2. Ergebnis / Gemeinsame Erklärung der ÖPNV-Partner

In mehreren Spitzengesprächen sowie zahlreichen Arbeitsgruppensitzungen wurde die in **Anlage 1** beigefügte „Gemeinsame Erklärung der ÖPNV-Partner in der Region Stuttgart“ erarbeitet und am 12.02.2014 unter dem Vorbehalt der Zustimmung der kommunalen Gremien unterzeichnet.

Die gemeinsame Erklärung für einen zukunftsorientierten ÖPNV in der Region Stuttgart ist für alle Beteiligten ein tragbarer Kompromiss. Auch wenn sich tatsächlich nur wenig an den bisherigen Zuständigkeiten ändert, verlangt das Endergebnis allen Seiten einiges an Kompromissbereitschaft ab und muss sich nun in der Umsetzung bewähren.

Wichtig sind aus unserer Sicht nachfolgende Punkte:

- Die klare alleinige Aufgabenträgerschaft für die Busse und Stadtbahnen, mit Ausnahme der Expressbuslinien, bleibt bei den Verbundlandkreisen und der Landeshauptstadt.
- Die Auffangzuständigkeit der Kommunen für den ÖPNV bleibt unberührt.
- Die Nebenbahnen bleiben in der alleinigen Aufgabenträgerschaft der Landkreise.
- Das Einvernehmen der Landkreise zu einer vom Verband Region Stuttgart zu erlassenden Allgemeinen Vorschrift im Rahmen der EU-Verordnung 1370/2007 für die Verbundstufe 2 ist zwingend erforderlich.
- Bei der Einnahmeverteilung im VVS kann der Verband seine Rechte aus dem Vertragsverhältnis mit der SSB AG und der DB AG künftig nur nach vorheriger Einigung mit den Landkreisen und dem Land wahrnehmen. Bei Entscheidungen zwischen diesen Partnern gilt ein Stimmverhältnis von jeweils 10 Prozent für jeden Landkreis, 20 Prozent für das Land und 40 Prozent für den Verband Region Stuttgart. Landkreise und Land erhalten ab dem Zeitpunkt des gemeinsamen Vorgehens alle Unterlagen aus dem Vertragsverhältnis und können mit einem Vertreter der Landkreise und einem Vertreter des Landes an allen Sitzungen und Besprechungen zum Einnahmezuschlagsvertrag (EZV) teilnehmen.

## Der Verband Region Stuttgart

- behält die Aufgabenträgerschaft für den S-Bahn-Verkehr,
- erhält neu die Zuständigkeit für Expressbuslinien,
- erlässt die Allgemeine Vorschrift im Rahmen der EU-Verordnung 1370/2007 für die Verbundstufe 2 im Einvernehmen mit den Landkreisen,
- erhält die Aufgaben, das regionale Verkehrsmanagement zu fördern und zu koordinieren und die Verkehrsträger intermodal zu vernetzen.

Leider ist es uns nicht gelungen, die von uns geforderte klare Zuständigkeits- und Finanzierungsverantwortung und die damit verbundene Transparenz durchzusetzen. Ein aus unserer Sicht wichtiges Ergebnis ist allerdings die vereinbarte „Friedenspflicht“ für (zumindest) die nächsten 10 Jahre.

### 3. Finanzielle Auswirkungen

Eine wichtige Regelung der gemeinsamen Erklärung ist, dass die Umsetzung der Vereinbarung ganz wesentlich von der künftigen Haushalts- und Wirtschaftsentwicklung abhängen wird und daher für alle ÖPNV-Partner unter Haushaltsvorbehalt steht.

#### a. Busverkehr: Einheitliche Standards für die S-Bahn-Zubringer

Eine unmittelbare, aus der Aufgabenträgerschaft resultierende, finanzielle Mehrbelastung für die Landkreise ergibt sich aus Ziffer 3.5 des Arbeitsprogramms (Seite 10/11 der Vereinbarung). Hier sind Festlegungen zum „Busverkehr: Einheitliche Standards für die S-Bahn-Zubringer“ getroffen:

- Mindestens halbstündliche Bedienung während der Hauptverkehrs- und Normalverkehrszeiten (Tagesverkehr Montag-Freitag 6 - 20 Uhr).
- Mindestens stündliche Bedienung in den übrigen Verkehrszeiten (Abend 20 - 24 Uhr, Samstag, Sonntag), Anbindung aller Nacht-S-Bahnen.
- Die Umsetzung der durchgängigen halbstündlichen Bedienung auf allen Linien am Samstag ist einer gesonderte Prüfung vorbehalten.
- In Gebieten des ländlichen Raums sowie in begründeten Fällen nachfrageschwacher Linien sind auch andere Takte möglich.
- In Räumen und zu Zeiten sehr schwacher Verkehrsnachfrage sind Rufbusse/-taxis möglich, die Voranmeldezeit beträgt nicht über 60 Minuten.
- Alle Verbindungen verkehren zum VVS-Tarif; dies gilt auch für die Rufbusse/-taxis (Ausnahme: Beförderung bis vor die Haustüre).
- Auf allen Linien werden Systeme der Anschlusssicherung auf der Basis von Echtzeitdaten eingerichtet.

Nach der Gemeinsamen Erklärung sollen die Verbundlandkreise die Standards stufenweise, jeweils spätestens mit dem Abschluss neuer Verkehrsverträge umsetzen. Die Umsetzung soll spätestens im Jahr 2019 abgeschlossen sein. Im Landkreis Ludwigsburg wird die Umsetzung mit den Neuvergaben der ersten Linienbündel ab Dezember 2017 beginnen.

Die sich aus der Umsetzung ergebenden zusätzlichen Leistungen und eventuelle Mehrkosten können derzeit nur grob geschätzt werden. Sie hängen unter anderem von der Kostenentwicklung sowie dem Ergebnis der wettbewerblichen Verfahren ab.

Nach heutigem Kenntnisstand schätzen wir, dass sich für den Landkreis Ludwigsburg die Mehraufwendungen für die Umsetzung der einheitlichen Standards bei den S-Bahn-Zubringern auf rund eine Million Euro pro Jahr belaufen werden.

## **b. Expressbusse - Ergänzung des S-Bahn-Systems**

Das Netz der S-Bahn und der Schienenverkehre ist generell weitgehend nur radial ausgerichtet (Ausnahme S 60, S4 Marbach-Backnang). Aus vielfältigen Gründen können fehlende schnelle Verbindungen aber auch zukünftig nicht generell mit Schienenstrecken versorgt werden (Kosten, Nachfragemenge, Topografie). Diese Angebotslücken sollen durch qualitativ hochwertige Expressbuslinien geschlossen werden. Nachdem der VRS Aufgabenträger für den S-Bahn-Bereich ist, hat er die Aufgabe für die Expressbusse als Ergänzung des S-Bahn-Systems zugewiesen bekommen.

Die Finanzierung der Expressbusse wird – wie alle anderen ÖPNV-Lasten auch – über die Verkehrsumlage des VRS erfolgen. Auch hier rechnen wir mit rund 1 Million Euro pro Jahr für den Landkreis Ludwigsburg.

Merkmale der Expressbusse (Ziffer 3.4 der Gemeinsamen Erklärung):

- Es muss sich um schnelle Verbindungen zwischen den Mittelzentren und besonderen Verkehrsknotenpunkten innerhalb der Region (zentrale Umsteigepunkte zum S-Bahn- / Schienenverkehr, Flughafen, regional bedeutsame Arbeitsplatz- / Ausbildungsschwerpunkte) und zu den Ober- und Mittelzentren der benachbarten Bereiche der Metropolregion Stuttgart als Ersatz für fehlende Schienenverbindungen handeln.
- Expressbusse sollen ein neues Angebot schaffen; eine Konkurrenz zu vorhandenen Buslinien soll vermieden bzw. minimiert werden. Sie unterscheiden sich durch besondere Merkmale vom übrigen Busverkehr (großräumige Verbindungsstruktur und hohe durchschnittliche Reisegeschwindigkeit).
- In der Regel sind Expressbusse tangentiale und die Kreisgrenzen überschreitende Verbindungen. Sie werden nicht parallel zu bestehenden S-Bahn-Linien geführt.
- Dort wo Schienenstrecken fehlen, kommen einzelne radiale Linien über die Regionsgrenze hinzu.
- Es muss eine klare Vertaktung, an der Nachfrage und dem Bedarf orientiert (möglichst 30 Min.-Takt), Verbindungen auch am Abend und am Wochenende, hochwertiges Busmaterial; Schaffung einer attraktiven „Marke“ erfolgen.

- Eine eigene Infrastruktur an neuralgischen staugeprägten Punkten (Vorrangschaltungen an Ampeln, Busspuren auf staubelasteten Strecken, hochwertige Stationen) soll eingerichtet werden. Die Zuständigkeiten der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden bleiben unberührt.
- Bei der Einrichtung der Buslinien werden Nachfrage und Wirtschaftlichkeit geprüft.

Wie vereinbart, wird der Verband zunächst fünf Expressbuslinien einrichten. Nach drei Jahren soll dann über die Ergebnisse berichtet sowie über die eventuelle Erweiterung des Angebots entschieden werden. Wir haben dem Verband unsere Unterstützung bei der Festlegung der Expressbuslinien zugesagt und ein gemeinsames Gespräch im Vorfeld der von den Regionalgremien zu treffenden Beschlussfassung vorgeschlagen.

#### **c. Regionales Verkehrsmanagement und intermodale Vernetzung der Verkehrsträger**

Der VRS hat weiter Zuständigkeiten in den Bereichen „regionales Verkehrsmanagement und intermodale Vernetzung der Verkehrsträger“ erhalten. Hier nimmt er künftig koordinierende Funktionen wahr und kann Förderprogramme auflegen. Auch hier erfolgt die Finanzierung über die Verkehrsumlage. Zu den finanziellen Folgen für den Landkreis Ludwigsburg kann heute noch keine Aussage getroffen werden, zumal bei den Förderprogrammen jeweils ein Eigenanteil der betroffenen Kommunen verlangt wird.

#### **4. Fazit**

Mit der Festschreibung der vereinbarten Punkte im Gesetz soll es Klarheit über die Zuständigkeiten im ÖPNV in der Region Stuttgart geben und es sollen langjährige Streitigkeiten beendet werden. Auch wurde vereinbart, in den nächsten zehn Jahren auf weitere Zuständigkeitsdiskussionen zu verzichten und sich auf die Lösung der vor uns liegenden Probleme im ÖPNV zu konzentrieren und im Interesse aller Beteiligten arbeiten zu können. Dazu wurde folgender Text in die gemeinsame Erklärung aufgenommen:

„Die ÖPNV-Partner vereinbaren einen ÖPNV-Pakt 2025, der einen strategischen Plan enthält, und erklären, bis dahin die neue Kompetenzverteilung zu akzeptieren. Im Jahr 2020 sollen die geplanten Maßnahmen und Zuständigkeiten evaluiert und gegebenenfalls nachjustiert werden.“

Neben der notwendigen Klarheit bei der Aufgabenträgerschaft ist es den Landkreisen gelungen, künftig bei der Einnahmezuscheidung im VVS beteiligt zu werden. Auch bei der Allgemeinen Vorschrift haben wir eine tragbare Lösung. Die Kreise müssen einer Allgemeinen Vorschrift zustimmen. Damit können wir leben.

Das Ergebnis bleibt hinter dem Beschlussantrag des Kreistags vom 18.10.2013 zurück, wonach keine weitere Zuständigkeit im Busverkehr auf den VRS übergehen sollte. Es ist jedoch aufgrund der ursprünglichen Forderungen des Verbands Region Stuttgart für uns eine akzeptable Lösung. Des Weiteren ist aus unserer Sicht die mit dem ÖPNV-Pakt vereinbarte „Friedenspflicht“ für (zumindest) die nächsten 10 Jahre ein wichtiges Ergebnis. Das Endergebnis muss sich nun in der Zukunft bewähren. Die Umsetzung ist für alle ÖPNV-Partner ein Kraftakt und wird ganz wesentlich von der zukünftigen Haushalts- und Wirtschaftsentwicklung abhängen.

Aus heutiger Sicht wird der ÖPNV-Kompromiss für den Landkreis Ludwigsburg Mehrkosten im ÖPNV in Höhe von mindestens 2 Millionen Euro/Jahr mit sich bringen.

Die Kreistage der anderen Verbundlandkreise, der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart sowie die Regionalversammlung des VRS haben der Erklärung bereits zugestimmt. Die Verwaltung bittet deshalb um Zustimmung zu dieser Gemeinsamen Erklärung der ÖPNV-Partner.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat in seiner Sitzung am 09.05.2014 die Empfehlung an den Kreistag ausgesprochen, der Gemeinsamen Erklärung der ÖPNV-Partner zuzustimmen.

**Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag stimmt der Gemeinsamen Erklärung der ÖPNV-Partner zu.