



Vorlage TA_51/2014
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 10.11.2014

mit 1 Anlage

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Öffentlicher Personennahverkehr im Landkreis Ludwigsburg; Künftige Finanzierungsgrundsätze - Vorberatung -

1. Hintergrund

Nach der Grundsatzentscheidung des Kreistags von 1992 wurde der überörtliche Busverkehr im Landkreis Ludwigsburg zusammen mit den Städten und Gemeinden weiterentwickelt und mit dem Finanzierungsschlüssel 50:50 gemeinsam finanziert. Ausgangspunkt für die Weiterentwicklung waren die 1993 bestehenden Busverkehrsleistungen, die über Kooperationsverträge geregelt waren. Eine Beteiligung des Landkreises an den Stadtverkehren erfolgte nach dem Grundsatzbeschluss nicht.

Die Beteiligung des Landkreises an der Finanzierung von Schienenprojekten bleibt jeweils einer Einzelentscheidung des Kreistags vorbehalten. An diesem Grundsatz soll zum jetzigen Zeitpunkt nichts geändert werden.

Seit 1991 wurden fünf große und mehrere kleine Buskonzepte umgesetzt, die das gesamte Kreisgebiet umfassen. Zu diesen Konzepten zählen auch die Nachtbusverkehre an den Wochenenden.

Ziel der Buskonzepte ist es, alle Kommunen gleichmäßig zu erschließen. Dabei werden die Fahrpläne abgestimmt, systematisch vertaktet und so die Anschlüsse sowohl zwischen den Kommunen wie auch an den Schienenverkehr gesichert. Richtschnur für alle Verbesserungen der vergangenen Jahre war immer die an Fahrgastzahlen, an Fahrtzwecken und an Siedlungsstrukturen orientierte verkehrliche Sinnhaftigkeit. Der Erfolg der einzelnen Maßnahmen wird dabei regelmäßig überprüft.

Die weiter entwickelten Leistungen wurden in Verkehrsverbesserungsverträgen geregelt, die Bestandteil der Kooperationsverträge wurden. Durch rechtliche Änderungen (Nahverkehrsver-

ordnung der EU, Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes) sind wir verpflichtet, Verkehrsleistungen zukünftig in wettbewerblichen Verfahren zu vergeben. Deshalb müssen die Kooperationsverträge und die damit zusammenhängenden Verkehrsverbesserungsverträge durch neue Verträge ersetzt werden. Diese Änderung muss bis zum 3. Dezember 2019 abgeschlossen sein.

Durch unsere Buskonzepte haben wir zu den Haupt- und Nebenverkehrszeiten ein kreisweit vergleichbares Angebot im ÖPNV. Es ist sinnvoll, dieses schlüssige System mit aufeinander abgestimmten Linien und Fahrplänen auch zukünftig zu erhalten und weiter zu entwickeln.

In der Sitzung am 09.05.2014 (TA_20/2014; Anlage 1) haben wir über die Möglichkeiten informiert, wie die zukünftige Zusammenarbeit mit den Kommunen bei der Gestaltung des Verkehrsangebots und bei der Finanzierung des ÖPNV aussehen kann. Wir hatten angekündigt, auf dieser Grundlage Gespräche mit den Kommunen zu führen und im Anschluss daran, den Ausschuss für Umwelt und Technik erneut zu befassen. Wegen der Komplexität und der Bedeutung des Themas haben wir es in einer Klausursitzung am 22.10.14 nochmals ausführlich erläutert und diskutiert.

2. Finanzierungsmodelle für die künftige Finanzierung der Busverkehre im Landkreis Ludwigsburg

Wegen der anstehenden Änderungen durch das europäische Recht können die heutigen Kooperationsverträge und die ergänzenden Verkehrsverbesserungsverträge nicht mehr fortgeführt werden. Die Verbundlandkreise haben daher gemeinsam mit dem VVS Lösungen gesucht, wie die Verkehrsleistung und die Finanzierung in Zukunft europarechtskonform festgelegt und gestaltet werden kann. Dazu soll es künftig eine Differenzierung zwischen Basisangebot und Zubestellungen geben.

Der Landkreis und die Städte und Gemeinden müssen im Vorfeld der wettbewerblichen Verfahren entscheiden, ob sie gemeinsam das heutige Verkehrsangebot auch künftig aufrechterhalten möchten. Dazu benötigen die Kommunen eine Aussage des Landkreises zur künftigen Finanzierung der Leistungen im Busverkehr. Das dann gemeinsam festgelegte künftige Verkehrsangebot bildet die Grundlage der wettbewerblichen Verfahren.

a) Finanzierung des Basisangebots

Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg sind die Stadt- und Landkreise Aufgabenträger für Linienverkehre auf der Basis des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und damit auch zuständige Behörde im Sinne der EU-VO 1370/2007.

Der Landkreis als Aufgabenträger sorgt gemäß § 5 ÖPNVG als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Als freiwillige Aufgabe kann er dies nur in den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit tun. Um festzulegen, welches Verkehrsangebot als Mindeststandard für die Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Verbundgebiet anzusehen ist, haben sich die Verbundlandkreise zusammen mit dem VVS auf die Definition eines Basisangebots verständigt. Der Umfang des Basisangebots wird einerseits über eine Strukturkomponente (Einwohnerzahlen), andererseits über die auf einer Busverbindung festgestellte tatsächliche Nachfrage bestimmt.

Das Basisangebot ist der Teil der Verkehrsleistung, der zukünftig zu 100 Prozent vom Landkreis als zuständigem Aufgabenträger getragen wird. Dabei werden Fahrgeld- und sonstige Einnahmen angerechnet. Zum Basisangebot zählen nach dieser Definition auch die Verstärkerfahrten, die in den Hauptverkehrszeiten den regulären Linienverkehr dort ergänzen, wo das Fahrgastaufkommen dies erforderlich macht.

Mit dem Basisangebot ist sichergestellt, dass alle Siedlungsbereiche des Landkreises einen Zugang zum ÖPNV haben und die heutigen Fahrgäste befördert werden können. Der Landkreis ist dafür zuständig und bezahlt es. Die unter c) dargestellten Finanzierungsmodelle und deren finanziellen Auswirkungen beziehen sich somit nur auf die Zubestellungen, die über das Basisangebot hinausgehen.

b) Finanzierung der Zubestellungen

Das Thema „Zubestellungen“ ist für den Landkreis Ludwigsburg und seine Kommunen kein neues Thema. Bei den seit über 20 Jahren vereinbarten Leistungen im Rahmen der Buskonzepte handelt es sich ebenfalls um Zubestellungen.

Das Basisangebot kann sich von dem heutigen Status Quo-Angebot unterscheiden. Zum Teil kann der Status Quo auch unter dem Basisangebot liegen. In diesem Fall wird es ohne Zubestellungen der Kommunen durch die Einführung des Basisangebots zu einer verkehrlichen Verbesserung kommen. Häufiger wird es jedoch der Fall sein, dass der Umfang des Basisangebots unter dem heutigen Status Quo-Angebot liegt. Das kommt im Kreis Ludwigsburg deshalb vor, weil wir in unseren Buskonzepten gemeinsam mit den Städten und Gemeinden einen angebotsorientierten Ansatz gewählt haben. Angebotsorientiert bedeutet, dass wir nicht nur die jeweils aktuelle Nachfrage befriedigt haben, sondern durch ein attraktives Fahrtenangebot zusätzliche Fahrgäste gewinnen wollen.

Durch die Umsetzung des reinen Basisangebots soll sich aber keine Verschlechterung im ÖPNV ergeben. Die Differenz zwischen dem heutigen, verkehrlich sinnvollen Status Quo und dem Basisangebot, für das der Kreis alleine zuständig ist, müsste daher durch Zubestellungen ausgeglichen werden. Die Kommunen haben in den Gesprächen erkennen lassen, dass sie auch künftig mindestens den heutigen Status Quo-Verkehr und somit auch Zubestellungen über das Basisangebot hinaus als notwendig ansehen.

Grundlage für die bisherige solidarische Finanzierung durch den Landkreis und die Kommunen ist die Grundsatzentscheidung des Kreistags zur Übernahme von Aufgaben im ÖPNV und dessen Finanzierung aus dem Jahr 1992. Demnach übernimmt der Kreis solidarisch mit den Gemeinden die Verantwortung für den ÖPNV, soweit dieser eine flächendeckende Erschließung sicherstellt. Die Städte und Gemeinden tragen 50 Prozent der Kosten, die restlichen 50 Prozent werden vom Landkreis finanziert. Die Anteile belaufen sich derzeit auf jeweils rund 1,8 Mio. Euro pro Jahr, insgesamt somit rund 3,6 Mio. Euro. Aufgrund der Einschränkung im Grundsatzbeschluss, dass der Landkreis sich nur an einer flächendeckenden Erschließung beteiligt, werden die Stadtverkehre bisher nicht bezuschusst.

c) Mögliche Finanzierungsmodelle

Zur Finanzierung der Zubestellungen, die zur Aufrechterhaltung des Status Quo-Verkehrs erforderlich sind, gibt es zwei grundsätzliche Modelle (s.a. Vorlage TA_20/2014):

➤ **Finanzierungsmodell A**
50 Prozent überörtliche Verkehre/ 0 Prozent Stadtverkehre

Dieses Finanzierungsmodell würde eine Fortsetzung der bisherigen Finanzierungsabgrenzung bedeuten. Sowohl die heutigen Zubestellungen (Status Quo-Verkehr) sowie Zubestellungen über den Status Quo-Verkehr hinaus würden vom Landkreis gemeinsam mit den Städten und Gemeinden im Verhältnis 50:50 finanziert.

Bei einem größeren Teil der Kommunen würde es bei diesem Finanzierungsmodell durch die erforderliche Umstellung auf das Basisangebot und die Zubestellungen zu keiner Mehrbelastung kommen. Im Landkreis gibt es aber auch Städte und Gemeinden, in denen es zur Aufrechterhaltung des Status Quo-Verkehrs zu Mehrkosten in größerem Umfang kommen würde. Verschiedene Kommunen müssten mit Mehrkosten im sechsstelligen Bereich rechnen.

Diese Veränderungen ergeben sich vor allem daraus, dass einige Verkehrsunternehmen bereits im Jahr 1993 mit hohen Verkehrsleistungen in die Kooperationsverträge eingestiegen sind. Die davon betroffenen Städte und Gemeinden haben bei den Buskonzepten davon profitiert. Dort konnte mit einem sehr geringen finanziellen Aufwand durch eine Neuordnung der Altleistungen ein optimiertes Verkehrsangebot eingerichtet werden. Die Kosten für diese hohen Altleistungen wurden aufgrund der Kooperationsverträge von allen Verbundlandkreisen und der Stadt Stuttgart über die Verkehrsumlage des VRS getragen. Dieses System kann durch die erforderliche Neuvergabe der Leistungen nicht mehr fortgeführt werden. Dadurch gibt es künftig für die bisherigen hohen Altleistungen keine Kofinanzierung mehr über die VRS-Verkehrsumlage. Dies führt bei den betroffenen Kommunen zu einer Erhöhung der Finanzierungslasten.

Der Landkreis verfolgt das Ziel, den guten ÖPNV im gesamten Landkreis zu erhalten. Politisch und wirtschaftlich soll es allen Kommunen ermöglicht werden, den Status Quo weiter zu erhalten. Aus diesem Grund haben wir uns Gedanken zu einem alternativen Finanzierungsmodell gemacht.

➤ **Finanzierungsmodell B**
100 Prozent überörtliche Verkehre (bis Status Quo) / 50 Prozent Stadtverkehre

Überörtliche Verkehre

Der verkehrlich sinnvolle Status Quo-Verkehr im überörtlichen Verkehr wird heute gemeinsam vom Kreis und allen Kommunen über die Buskonzepte finanziert (bisherige Gesamtsumme der Zubestellungen aus den Buskonzepten: rund 3,6 Mio. Euro/Jahr). Die Verkehre wurden vom Landkreis gemeinsam mit dem VVS verkehrlich bewertet und in jedem Einzelfall von den Kreisgremien beschlossen.

Eine aus unserer Sicht sinnvolle Variante wäre eine Finanzierung des Status Quo-Verkehrs zu 100 Prozent über den Kreishaushalt. Das ist vertretbar, weil:

- der heutige Status Quo-Verkehr in den vergangenen Jahren gemeinsam mit den Städten und Gemeinden entwickelt und in den Buskonzepten umgesetzt wurde,
- alle Städte und Gemeinden an mindestens einem Buskonzept beteiligt sind,
- die Buskonzepte nach einheitlichen Kriterien entwickelt wurden und in allen Verkehrsräumen auf dem gleichen Stand sind und

- bei den Fortschreibungen der Buskonzepte jeweils die Fahrgastzahlen überprüft und das Fahrtenangebot soweit erforderlich angepasst wurde.

Deshalb bildet der Status Quo-Verkehr das für das Kreisgebiet verkehrlich sinnvolle, gleichzeitig aber auch erforderliche Verkehrsangebot ab. Der Zweck der 50:50-Finanzierung, dass nur verkehrlich sinnvolle und notwendige Maßnahmen beantragt und umgesetzt werden, ist bei unserem Status Quo-Verkehr erfüllt.

Wir möchten vermeiden, dass es durch die Umstellung auf die „neue“ ÖPNV-Welt und die künftige Differenzierung zwischen Basisangebot und Zubestellungen zu Verschlechterungen im Busverkehr kommt. Deshalb schlagen wir vor, dass der Kreis in Zukunft den heutigen Status Quo-Verkehr verantwortet und über die Kreisumlage finanziert.

Damit wäre auch sichergestellt, dass die Beibehaltung des Status Quo-Verkehrs nicht von der Entscheidung einer einzelnen Kommune abhängt. Zubestellungen sind linienbezogen und umfassen daher im Regelfall nicht nur das Gebiet einer Kommune. Somit müssten alle Kommunen, die an der jeweiligen Linie liegen, die Zubestellungen gemeinsam mit dem Landkreis veranlassen. Das Ausscheiden auch nur einer Kommune würde dazu führen, dass Zubestellungen auf einer Linie entweder nicht möglich sind oder die Kosten von den anderen Kommunen übernommen werden müssten.

Als Status Quo-Verkehr schlagen wir vor, die im Jahresfahrplan 2013/2014 beschriebenen Verkehrsleistungen zugrunde zu legen. Weiter schlagen wir vor, den bisherigen 50:50-Schlüssel bei zukünftigen Erweiterungen des Verkehrsangebots über den heutigen Status Quo hinaus weiter anzuwenden. Dadurch wäre sichergestellt, dass auch künftig nur verkehrlich sinnvolle und notwendige Maßnahmen beantragt und umgesetzt werden.

Diese Variante würde also für die bisher gemeinsam vom Landkreis mit den Kommunen finanzierten Verkehrsleistungen gelten. Die Umstellung auf das neue Finanzierungsmodell würde nach Abschluss aller Vergabeverfahren ab dem Jahr 2020 zur Anwendung kommen. Für die Übergangszeit der Jahre 2018 und 2019, in denen die Vergabeverfahren im Kreisgebiet abgewickelt werden, haben wir den Kommunen eine pragmatische Übergangsregelung vorgeschlagen (siehe Ziffer 6).

Stadtverkehre

An den Zubestellungen bei Stadtverkehren ist der Landkreis bisher nicht direkt beteiligt. Ein Großteil der Leistungen in den Stadtverkehren ist aber heute über die Kooperationsverträge gesichert, die von allen Verbundlandkreisen gemeinsam über die Verkehrsumlage des VRS finanziert sind.

Wie heute die Kooperationsverträge wird der Landkreis auch in Zukunft das Basisangebot in allen Städten und Gemeinden als Aufgabe der Daseinsvorsorge zu 100 Prozent finanzieren. Das Basisangebot wird aber ganz überwiegend unter dem Status Quo-Verkehr liegen. Um den Status Quo zu erhalten, werden in der Regel Zubestellungen erforderlich. Bisher schließt die Grundsatzentscheidung des Kreistags aus dem Jahr 1992 eine Beteiligung des Landkreises an den Zubestellungen in den Stadtverkehren aus.

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben aber gezeigt, dass eine funktionale Abgrenzung zwischen überörtlichem Verkehr und den Stadtverkehren schwierig ist. So nimmt der überörtliche Verkehr innerhalb der Städte Erschließungsfunktionen wahr,

gleichzeitig dient der Stadtverkehr dem Anschluss der Einwohner an das überörtliche Verkehrsnetz. Er, nimmt also auch Funktionen über den städtischen Bereich hinaus wahr. Auch dient der Verkehr innerhalb der Städte den Einwohnern des Umlandes, vor allem bei den Fahrtzwecken Beruf und Ausbildung, aber auch beim Einkaufen oder im Freizeitverkehr.

Der Vorschlag der Kreisverwaltung lautet daher, dass der Kreis künftig neben der Finanzierung des Basisangebots bei den Stadtverkehren die Zubestellungen mit 50 Prozent bezuschusst. Voraussetzung wäre, dass es sich um verkehrlich sinnvolle Verbesserungen handelt. Diese Prüfung würden wir wie schon heute bei den überörtlichen Verkehren gemeinsam mit der Planungsabteilung des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart vornehmen.

➤ **Umgang mit den Fahrgeldeinnahmen**

Bei beiden Modellen muss eine Entscheidung zum Umgang mit den Fahrgeldeinnahmen getroffen werden.

Die auf die Linienverkehre entfallenden Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen dienen der Kostendeckung der Betriebsleistungen. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren stehen diese Einnahmen dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zu. Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren werden zur Erstellung des Leistungsangebots Verkehrsverträge (öffentliche Dienstleistungsaufträge) im Sinne von Bruttoverträgen mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossen. In diesen Fällen treten die Busunternehmen die Einnahmen und Ausgleichsleistungen an den Landkreis ab.

Wir schlagen vor, die Einnahmen zu 100 Prozent dem vom Landkreis finanzierten Basisangebot (Ziffer 2 a) zuzurechnen. Selbst wenn der vergebene Verkehr kommunale Zubestellungen (Ziffer 2 b) enthält. Denn eine methodisch sachgerechte Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen auf Basisangebot und Zubestellungen ist nicht möglich. Auch entfällt der ganz überwiegende Teil der Einnahmen und Ausgleichsleistungen auf das Basisangebot, weil dadurch der Grundbedarf aus der Daseinsvorsorge abgedeckt wird. Auf die Zubestellungen, die sich in der Regel auf räumliche und zeitliche Randlagen konzentrieren, werden nur geringe Fahrgeldeinnahmen entfallen.

Die finanzielle Beteiligung des Landkreises an den nicht gedeckten Kosten der Zubestellungen kann gerade beim Finanzierungsmodell B (100/50) als Ausgleich für die nicht aufteilbaren Einnahmen und Ausgleichsleistungen betrachtet werden.

3. Gespräche mit den Kommunen

Am 26.06.2014 wurden alle Kommunen in einer Auftaktveranstaltung über die Rechtslage sowie die daraus resultierenden Folgen für den ÖPNV im Landkreis informiert. Dabei haben wir deutlich gemacht, dass es Ziel des Landkreises ist, mindestens das heutige Verkehrsangebot zu erhalten. Im Nachgang haben wir bis zur Sommerpause mit allen Städten und Gemeinden weitere Gespräche geführt.

In diesen Gesprächen wurde geklärt, welches Verkehrsangebot in welchen Linienbündeln gewünscht wird. Auch die möglichen Modelle für die zukünftige Finanzierung des ÖPNV entsprechend der Vorlage TA_20/2014 und die erforderlichen Übergangsregelungen für die Jahre

2018 und 2019 wurden dargestellt und diskutiert.

Inzwischen haben sich 30 Kommunen gemeldet und sich wie folgt geäußert:

a) Gewünschtes Verkehrsangebot nach Auslaufen der Kooperations- und Verkehrsverbesserungsverträge

Alle 30 Kommunen haben sich für eine Beibehaltung des Status Quo-Verkehrs ausgesprochen und eine angemessene finanzielle Beteiligung an der Finanzierung des Status Quo-Verkehrs angekündigt.

b) Neue Finanzierungsabgrenzung zwischen Landkreis und Kommunen

29 Kommunen haben sich für das Finanzierungsmodell B (100/50) ausgesprochen. Dies bedeutet, dass der Landkreis neben der Finanzierung des Basisangebots auch die darüberhinausgehenden Zubestellungen bis zum Status quo komplett finanziert. An den Stadtverkehren, dessen Basisangebot der Landkreis ebenfalls zu 100 Prozent zu tragen hat, wurde von diesen 29 Kommunen eine finanzielle Beteiligung in Höhe von 50 Prozent der Zubestellungen befürwortet. Im Übrigen wurde von den Städten und Gemeinden auch die Bereitschaft erklärt, sich künftig weiterhin an Verkehrsverbesserungsmaßnahmen (über den derzeitigen Status quo hinaus) mit 50 Prozent zu beteiligen. Eine Kommune hat sich für eine höhere Beteiligung des Kreises bei den Stadtverkehren ausgesprochen.

c) Übergangsregelung für die Zeit bis zur Neuvergabe der Verkehrsleistungen

Der Übergangsregelung, die wir unter Ziffer 6 ausführlich erläutern, hat keine der Kommunen widersprochen.

4. Finanzielle Auswirkungen auf die Kreisumlage

Wir möchten ausdrücklich darauf hinweisen, dass die tatsächlichen Kosten der zukünftigen Verkehrsleistungen vom Ausgang der wettbewerblichen Verfahren abhängen und heute noch nicht bekannt sind. Alle Beträge die in der Vorlage genannt sind, beruhen auf Annahmen des VVS auf der Grundlage aktueller Kosten im Verbundraum.

Daneben ist zu berücksichtigen, dass sich in den nächsten Jahren nicht nur die Finanzbeziehungen zwischen dem Landkreis und seinen Kommunen ändern. Auch die Finanzierungsabgrenzungen zu den anderen Verbundlandkreisen sind im Umbruch. Es lässt 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. Auch die Zukunft der 45 a Mittel für die Schülerbeförderung, die das Land neu verteilen will, ist ungewiss. Alle diese Punkte können unmittelbaren Einfluss auf die Entwicklung der Zahlungsverpflichtungen des Landkreises nehmen.

Für unsere Berechnung sind wir davon ausgegangen, dass die Kosten des Verkehrs unverändert bleiben und es durch die weiteren Punkte zu keiner Änderung bei der finanziellen Belastung des Kreises kommt. Unter diesen Prämissen ergibt sich folgendes Ergebnis:

Durch die Umstellung auf Basisangebot und Zubestellungen würde sich bei dem Finanzierungsmodell A (50/0) die Belastung des Landkreises gegenüber der heutigen Finanzierung reduzieren. Im Gegenzug würde sich die direkte Belastung der Kommunen im Landkreis erhöhen.

Beim Finanzierungsmodell B (100/50) würde sich die Belastung des Landkreises gegenüber

heute erhöhen, die Kommunen würden im Gegenzug entlastet. Der Mehraufwand für das Finanzierungsmodell B (100/50) gegenüber dem Modell A (50/0) beträgt rund 5 Mio. Euro.

Auf die Kreisumlage bezogen gehen wir aus heutiger Sicht davon aus, dass die Umsetzung des Modells A zu einer Entlastung des Landkreises gegenüber seinen heutigen Zahlungsverpflichtungen in einem Bereich bis zu einem halben Punkt Kreisumlage führen würde. Demgegenüber könnte das Modell B eine Mehrbelastung gegenüber der heutigen Situation von bis zu einem halben Punkt Kreisumlage bedeuten.

Diese Auswirkungen entstehen erst ab dem Jahr 2020. Bis zu diesem Zeitpunkt finanzieren die Kreise gemeinsam den Status Quo-Verkehr nach den heutigen Finanzierungsgrundsätzen. Änderungen im Finanzierungsaufwand entstehen lediglich durch die bis zu diesem Zeitpunkt verbundweit durchgeführten Vergabeverfahren. Die ersten Vergabeverfahren im Landkreis Ludwigsburg werden im Dezember 2017 abgeschlossen sein.

Auch für die Kommunen ergeben sich aufgrund der beabsichtigten Übergangsregelung (Ziffer 6) erst ab dem Jahr 2020 Veränderungen. Dann soll die Umstellung auf die neue Finanzierungsabgrenzung erfolgen.

5. Sachstand in den anderen Verbundlandkreisen

In allen Verbundlandkreisen sollen die Beschlüsse zur neuen Finanzierungsabgrenzung noch in diesem Jahr gefasst werden.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss des Rems-Murr-Kreises hat in seiner Sitzung am 14.07.2014 eine Beschlussempfehlung zur künftigen Finanzierungsabgrenzung gefasst. Demnach soll der Landkreis das Basisangebot komplett finanzieren. Die Zubestellungen sollen sowohl bei den überörtlichen Verkehren wie bei den Stadtverkehren mit jeweils 50 Prozent bezuschusst werden.

Die Landkreise Böblingen und Esslingen bereiten aktuell die Beratungsunterlagen für ihre Gremien vor.

6. Übergangsregelungen

Neben der künftigen Finanzierungsabgrenzung müssen wir uns auch mit den notwendigen Übergangsregelungen befassen. Durch die Umstellung der Vertragsbeziehungen mit den Unternehmen in den Jahren 2015 bis 2019 bestehen neben den heutigen Kooperationsverträgen bereits Verträge nach EU-Recht. Die Umstellung auf die neuen Verträge ist erst im Dezember 2019 abgeschlossen.

a) Übergangsregelung mit den Kommunen

Um einen geregelten Übergang in die neue ÖPNV-Welt zu ermöglichen haben die Verbundlandkreise die Kooperationsverträge mit den Unternehmen verlängert. Diese Verträge wären ansonsten ganz überwiegend zum Dezember 2014 ausgelaufen und es wäre ein vertragsloser Zustand entstanden. Allen verlängerten Verträgen ist gemeinsam, dass sie vorzeitig enden (können), wenn die Verbundlandkreise als Aufgabenträger die im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel ausgeschrieben bzw. vergeben haben (siehe Vorlage TA_37/2013).

Nach den Vertragsverlängerungen laufen die Kooperationsverträge – und damit auch die Buskonzepte – grundsätzlich bis zum Dezember 2019. Die Verträge laufen somit länger als die Konzessionen der Unternehmen, die in den einzelnen Linienbündeln zwischen Dezember 2017 und Dezember 2019 auslaufen. Zwischen Dezember 2017 und Dezember 2019 werden die in den Linienbündeln zusammengefassten Linien nach und nach neu vergeben.

Die Räume der Buskonzepte und der Linienbündel decken sich nicht ganz, so dass in diesem Zeitraum regelmäßig einzelne Leistungen aus den Buskonzepten (und somit aus den Kooperationsverträgen) herausgebrochen werden müssen und Eingang finden in die neuen Verträge. Erst mit den letzten Vergaben zum Dezember 2019 sind dann alle Leistungen der Buskonzepte neu vergeben.

Während dieser Übergangszeit würde es daher kontinuierlich zu Veränderungen der finanziellen Lasten zwischen den Kommunen untereinander und zwischen den Kommunen und dem Landkreis kommen. Nach unserer Einschätzung ließe sich hier eine sachgerechte und faire Abrechnung nicht bewerkstelligen. Die heute übliche Spitzabrechnung der Verkehrsverbesserungen wäre in dem Übergangszeitraum nicht möglich, so dass wir eine Übergangsregelung benötigen.

Unser Vorschlag für eine Übergangsregelung sieht Folgendes vor:

- Die Kommunen erklären sich bereit, dass für die Zeit zwischen Dezember 2017 und Dezember 2019 (d.h. für zwei Jahre) ihre Zuschüsse des Jahres 2017 festgeschrieben und in den Jahren 2018 und 2019 entsprechend der Anpassungsrate des Gemeinschaftstarifs fortgeschrieben werden.
- Der Landkreis sichert im Gegenzug zu, dass das Leistungsangebot in diesen beiden Jahren nicht reduziert wird.

Bis zum Ende des Jahres 2019 würde sich somit bei den Finanzierungsanteilen der Städte und Gemeinden nichts ändern, die Kosten wären planbar. Ab dem Jahr 2020 würde dann zwischen Städten, Gemeinden und dem Landkreis die Finanzierungsabgrenzung gelten, die wir heute beraten.

Voraussetzung für diese Übergangsregelung ist, dass alle Städte und Gemeinden, dem Verfahren zustimmen und erklären, dass mindestens der Status Quo-Verkehr auch über das Jahr 2019 hinaus aufrechterhalten werden soll. In den Gesprächen mit den Kommunen haben alle der Übergangsregelung zugestimmt. Durch diese Übergangsregelung wäre auch für den Landkreis gewährleistet, dass Änderungen in der finanziellen Belastung (s.o. Ziffer 4) erst ab dem Jahr 2020 eintreten.

b) Fortführung der pauschalen Beteiligung von 14,5 Prozent ab 14.12.2014 bei Verkehrsverbesserungsverträgen

Der Verband Region Stuttgart scheidet zum Fahrplanwechsel am 14.12.2014 aus der Mehrzahl der Kooperationsverträge und den mit damit verbundenen Verkehrsverbesserungsverträgen aus. Lediglich an den die Kooperationsverträgen mit längerer Laufzeit ist er weiter beteiligt.

Die nun im Dezember 2014 auslaufenden Kooperationsverträge haben die Verbundlandkreise (ohne Region Stuttgart) generell bis längstens Ende 2019 verlängert.

In Zukunft finanziert der VRS nur noch über die Allgemeine Vorschrift und nicht mehr über die Kooperationsverträge und Verkehrsverbesserungsverträge. Über die Verkehrsverbesserungsverträge wird den Landkreisen und Kommunen bisher vom VRS als Ausgleich der Tarifverluste ein Zuschuss von 14,5 Prozent gewährt. Die Finanzierung dieses Zuschusses erfolgt über die Verkehrsumlage der Landkreise. Durch den teilweisen Ausstieg des VRS aus den Kooperationsverträgen und damit auch aus den Verkehrsverbesserungsverträgen entfällt dieser Zuschuss bei den im Dezember 2014 auslaufenden Verträgen. Bei den länger laufenden Kooperationsverträgen würde der VRS aber weiterhin die 14,5 Prozent gewähren.

Wir schlagen vor, dass der Landkreis für die von ihm verlängerten Kooperationsverträge die entfallenden 14,5 Prozent übernimmt. Damit wäre sichergestellt, dass sich aus Sicht der Kommunen nichts an der seitherigen Finanzierung ändert (s.a. oben Ziffer 6 a). Der einzige Unterschied besteht darin, dass die jeweilige pauschale Zuschussbeteiligung (14,5 Prozent) nicht mehr von der Region über Verkehrsumlage, sondern von den Kreisen direkt finanziert wird.

Gleiches müsste für die Verkehrsverbesserungsverträge gelten, aus denen der VRS in den Jahren 2015 bis 2018 aussteigt, sowie für die Verkehrsverbesserungsverträge, die ohne Beteiligung des Landkreises zwischen Verkehrsunternehmen, Kommunen und Region abgeschlossen wurden. Diesen Verträgen würde der Landkreis beitreten und die pauschale Zuschussbeteiligung in Höhe von 14,5 Prozent übernehmen. Auch diese hat der Kreis in der Vergangenheit bereits über die Verkehrsumlage des VRS finanziert.

Somit wäre die Gleichbehandlung aller Städte und Gemeinden sicher gestellt, auch in den Fällen, in denen der VRS erst zu einem späteren Zeitpunkt aus dem Kooperationsvertrag ausscheidet. Mit dem Auslaufen der Kooperationsverträge spätestens im Dezember 2019 würde auch der pauschale Zuschuss in Höhe von 14,5 Prozent endgültig entfallen.

Finanzielle Auswirkungen auf den Landkreis entstehen durch die Übernahme der 14,5 Prozent nicht, da dieser Zuschuss bereits heute über die Verkehrsumlage abgerechnet wird. Es ändert sich lediglich der Zahlungsstrom, nicht aber die Höhe.

c) **Zusätzliche Verkehrsverbesserungen in den Jahren 2015 bis 2019**

Die neuen Finanzierungsgrundsätze sollen erst ab dem Jahr 2020 gelten. Deshalb müssen wir festlegen wie wir bis dahin mit Wünschen der Kommunen nach Verkehrsverbesserungen umgehen möchten.

Wie oben erläutert, soll der Status Quo-Verkehr auf Basis des Jahresfahrplans 2013/2014 festgelegt werden. Zum Status Quo würden damit alle Leistungen zählen, die im Dezember 2013 fahrplanmäßig erbracht wurden. Die Verwaltung schlägt für die Finanzierung der in den Jahren 2015 bis 2019 eventuell gewünschten Verkehrsverbesserungen folgende Beteiligung vor:

➤ **Überörtlicher Verkehr**

Unabhängig vom Finanzierungsmodell beteiligt sich der Landkreis auch in der Übergangszeit an Verkehrsverbesserungen im überörtlichen Verkehr mit 50 Prozent. Dies entspricht sowohl der heutigen Praxis als auch dem in beiden Finanzierungsmodellen angedachten Vorgehen, dass Leistungen über den heutigen Status Quo-Verkehr hinaus vom Landkreis mit 50 Prozent bezuschusst werden.

➤ **Stadtverkehr**

Verkehrsverbesserungen in den Stadtverkehren müssen in der Übergangszeit von den Städten selbst erbracht werden. Bei der Umstellung der Finanzierung ab dem Jahr 2020 hängt die Beteiligung des Landkreises von der Festlegung des Finanzierungsmodells ab. Bei Umsetzung des Finanzierungsmodells A (50/0) müssten die Städte Verkehrsverbesserungen in ihren Stadtverkehren auch ab dem Jahr 2020 wie bisher komplett selbst finanzieren. Bei einer Festlegung auf das Finanzierungsmodell B (100/50) würden die Stadtverkehre ab dem Jahr 2020 einen Zuschuss in Höhe von 50 Prozent der das Basisangebot übersteigenden Zubestellungen erhalten.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik empfiehlt dem Kreistag folgenden

Beschlussvorschlag:

1. Der vollständigen Finanzierung des Basisangebots durch den Landkreis wird zugestimmt.
2. Der Landkreis beteiligt sich ab dem Jahr 2020 bei den
 - a. überörtlichen Busverkehren mit 100 Prozent am derzeitigen Verkehrsangebot (Status quo)
 - b. bei Busverkehren innerhalb der Städte (Stadtverkehre) mit 50 Prozent an den Zubestellungen.
3. Der Kostenbeteiligung des Landkreises an zukünftigen, d.h. über den derzeitigen Status quo-Verkehr hinausgehenden, Verkehrsverbesserungsmaßnahmen mit 50 Prozent wird zugestimmt.
4. Den für den Zeitraum 2015 bis 2019 vorgeschlagenen Übergangsregelungen nach Ziffer 6 a) bis c) der Vorlage wird zugestimmt.
5. Bei der Realisierung von Schienenprojekten ist die Höhe der Beteiligung des Landkreises jeweils einer Einzelentscheidung des Kreistags vorbehalten.