



# **Öffentlicher Personennahverkehr im Landkreis Ludwigsburg**

## **Richtlinie zur Finanzierungsabgrenzung**

### **zwischen dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden**

vom 15. Dezember 2017

#### **Präambel**

Nach der Grundsatzentscheidung des Kreistags aus dem Jahr 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 bei der Einführung der tariflichen Vollintegration im Jahr 1993 bestehenden Busverkehrsleistungen, die über Kooperationsverträge geregelt waren. Für die zusätzlichen Leistungen wurden sogenannte Verkehrsverbesserungsverträge zwischen den Verkehrsunternehmen, den Kommunen und dem Landkreis geschlossen. Eine Beteiligung des Landkreises an den Stadtverkehren erfolgte nach dem Grundsatzbeschluss nicht.

Wegen der Änderungen durch das europäische Recht können die bisherigen Kooperationsverträge und die ergänzenden Verkehrsverbesserungsverträge nicht über das Jahr 2019 hinaus fortgeführt werden. Diese Verträge enden grundsätzlich mit der Vergabe der im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel. Durch die sukzessive Umstellung der Vertragsbeziehungen mit den Unternehmen von Dezember 2017 bis Dezember 2019 bestehen in diesem Zeitraum neben den heutigen Kooperationsverträgen bereits neue Verträge nach EU-Recht. Die Umstellung auf die neuen Verträge soll im Dezember 2019 abgeschlossen sein.

Der Kreistag des Landkreises Ludwigsburg hat am 05. Dezember 2014 (Vorlage KT\_51/2014) eine neue Grundsatzentscheidung zur künftigen Finanzierungsabgrenzung zwischen dem Landkreis und seinen Kommunen getroffen. Die Umstellung auf die neue Finanzierungsabgrenzung erfolgt nach Abschluss aller Vergabeverfahren zum 1. Januar 2020, für die Zeit bis Dezember 2019 ist eine Übergangsregelung erforderlich.

In der genannten Grundsatzentscheidung hat der Kreistag die Eckpunkte der zukünftigen Finanzierung festgelegt. Diese Richtlinie dient der Konkretisierung der Finanzierungsabgrenzung.



# Inhaltsverzeichnis

<b>A. Finanzierung der Leistungen im ÖPNV des Landkreises ab 01. Januar 2020 .....</b>	<b>3</b>
1. Finanzierung des Basisangebots.....	3
a) Fahrgeldeinnahmen bei Bruttoverträgen.....	3
b) Fahrgeldeinnahmen bei Nettoverträgen.....	4
2. Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung im überörtlichen Verkehr .....	4
3. Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung in den Stadtverkehren .....	4
4. Finanzierung von Zubestellungen.....	5
5. Finanzierung kreisüberschreitender Linien .....	6
a) Kreisüberschreitende Linien zwischen den Verbundlandkreisen .....	6
b) Kreisüberschreitende Linien außerhalb der Verbundlandkreise.....	6
6. Finanzierung der bündelfreien Linien .....	6
7. Umsetzung des ÖPNV-Paktes .....	7
8. Abweichungen von den verbundweit gültigen Standards bzw. vom Nahverkehrsplan .....	7
9. Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 .....	8
10. Regelungen zum Verfahren .....	8
a) Verkehrsverträge bei überörtlichen Verkehren.....	8
b) Verkehrsverträge bei Stadtverkehren .....	8
c) Finanzierungsvereinbarung Landkreis/Kommunen .....	9
d) Kommunalen Finanzierungsschlüssel .....	9
e) Abrechnung.....	10
11. Ergänzende Auslegung der Finanzierungsrichtlinie .....	10
<b>B. Finanzierung der ÖPNV-Leistungen im Übergangszeitraum bis 31.12.2019.....</b>	<b>11</b>
1. Behandlung der Buskonzepte im Übergangszeitraum .....	11
2. Zusätzliche Verkehrsverbesserungen in den Jahren 2014 bis 2019.....	11
<b>C. Begriffsdefinitionen .....</b>	<b>12</b>



## **A. Finanzierung der Leistungen im ÖPNV des Landkreises ab 01. Januar 2020**

### **1. Finanzierung des Basisangebots**

Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG-BW) 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.

Bei den Stadtverkehren ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der Besonderheiten des Landesrechts in Baden-Württemberg für solche Ortsverkehre sowohl eine Zuständigkeit des Kreises als auch der Kommunen existiert. Diese Zuständigkeiten bestehen aber nicht gleichzeitig und nebeneinander, sondern stehen in einem Stufenverhältnis. Der Kommune kommt das Recht zu, von ihrer Selbstverwaltungsgarantie Gebrauch zu machen und die Ortsverkehre in eigener Regie nach den Festlegungen des Nahverkehrsplans als zuständige Behörde zu vergeben. Nimmt die Kommune dieses Recht wahr, verliert der Kreis für die betreffenden Verkehre seine Kompetenz als zuständige Behörde. Wird die Kommune nicht aktiv, so wird die Auffang- und Ausgleichsfunktion des Kreises aktiviert. Er muss dann in eigener Verantwortung für die ausreichende Verkehrsbedienung nach den Festlegungen des Nahverkehrsplans sorgen.

Der Landkreis als Aufgabenträger sorgt gemäß § 5 ÖPNVG-BW als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Diese Finanzierungsrichtlinie gilt daher auch in den Fällen, in denen Kommunen als zuständige Behörde agieren und Ortsverkehre in eigener Verantwortung vergeben. Als Mindeststandard für die Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen haben sich die Landkreise auf dem Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) - Verbundlandkreise - auf die Definition eines Basisangebots verständigt.

Das Basisangebot im überörtlichen Verkehr wie auch in den Stadtverkehren wird zu 100 Prozent vom Landkreis als zuständigem Aufgabenträger getragen.

Die auf die Linienverkehre entfallenden Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldsurrogate (kurz: Einnahmen) dienen der Kostendeckung der Betriebsleistungen. Nach der vom Kreistag am 5. Dezember 2014 beschlossenen Finanzierungsabgrenzung beteiligt sich der Landkreis nur unter der Voraussetzung, dass alle Einnahmen der umfassten Linien dem Basisangebot zugerechnet werden. Hierbei ist zwischen Brutto- und Nettoverträgen zu unterscheiden:

#### **a) Fahrgeldeinnahmen bei Bruttoverträgen**

Werden zur Erstellung des Leistungsangebots Verkehrsverträge im Sinne von Bruttoverträgen mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossen (öffentliche Dienstleistungsaufträge), so treten die Busunternehmen die Einnahmen an den Landkreis bzw. an die Kommunen ab, soweit diese als Vertragspartner der Verkehrsunternehmen auftreten.



Die gesamten Einnahmen werden zu 100 Prozent dem vom Landkreis finanzierten Basisangebot zugerechnet. Dies gilt auch für die Einnahmen künftiger Zubestellungen. Werden die Einnahmen an die Kommune abgetreten, ist die Zurechnung dieser Einnahmen zum Basisangebot im Innenverhältnis Landkreis/Kommune zu regeln.

#### **b) Fahrgeldeinnahmen bei Nettoverträgen**

Werden zur Erstellung des Leistungsangebots Verkehrsverträge im Sinne von Nettoverträgen nach der EU-VO 1370/2007 abgeschlossen (öffentliche Dienstleistungskonzessionen), so verbleiben die Einnahmen bei den Verkehrsunternehmen.

### **2. Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung im überörtlichen Verkehr**

Die ausreichende Verkehrsbedienung im überörtlichen Verkehr ist im Nahverkehrsplan des Landkreises definiert. Sie umfasst zumindest den Status-Quo-Verkehr nach dem Jahresfahrplan 2013/2014. Soweit der Status-Quo-Verkehr das im Nahverkehrsplan ebenfalls festgelegte Basisangebot nicht abdeckt, erhöht sich der Status-Quo-Verkehr um die Anforderungen des Basisangebots und bildet die neue ausreichende Verkehrsbedienung.

In Einzelfällen kann es zur Vermeidung von Parallelverkehren sinnvoll sein, den Status-Quo-Verkehr auf einen verkehrlich sinnvollen Status-Quo-Verkehr zu reduzieren. Die Festlegung des verkehrlich sinnvollen Status-Quo erfolgt in Abstimmung mit dem Landkreis und den Kommunen durch den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart.

Die ausreichende Verkehrsbedienung wird bei den überörtlichen Verkehren zu 100 Prozent vom Landkreis Ludwigsburg getragen.

### **3. Finanzierung der ausreichenden Verkehrsbedienung in den Stadtverkehren**

Die ausreichende Verkehrsbedienung in den Stadtverkehren ist ebenfalls im Nahverkehrsplan des Landkreises definiert. Linien sind dem Stadtverkehr zuzurechnen, wenn sich entweder die Höhe ihres Basisangebots (Strukturkomponente) aus den Anforderungen im kernstädtischen Bereich ableitet oder die Linie komplett im kernstädtischen Bereich verläuft.

Linien, die nur abschnittsweise als Stadtverkehr zu bezeichnen sind, werden dem überörtlichen Verkehr zugerechnet und entsprechend Ziffer 2 finanziert. Eine abschließende Auflistung der den Stadtverkehren zugehörigen Linien (Stand Dezember 2017) liegt als Anlage 1 bei.

Bei den Stadtverkehren finanziert der Landkreis Ludwigsburg das Basisangebot als Aufgabe der Daseinsvorsorge ebenfalls zu 100 Prozent. Daneben beteiligt sich der Landkreis an der Finanzierung der Differenz zwischen Basisangebot und der ausreichenden Verkehrsbedienung (Status-Quo-Verkehr nach dem Jahresfahrplan 2013/2014 zuzüglich eventuell not-



wendiger Verkehre aus dem Basisangebot nach Ziffer A) mit 50 Prozent.

Auch bei den Stadtverkehren kann es in Einzelfällen erforderlich sein, dass zur Vermeidung von Parallelverkehren der Status-Quo-Verkehr auf einen verkehrlich sinnvollen Status-Quo-Verkehr reduziert wird. Die Festlegung des verkehrlich sinnvollen Status-Quos erfolgt in Abstimmung mit dem Landkreis und den Kommunen durch den Verkehrs- und Tarifverbund.

Für die Aufteilung der Kosten zwischen Basisangebot (100 Prozent Finanzierung durch den Landkreis) und der Differenz zur ausreichenden Verkehrsbedienung (50 Prozent Finanzierung durch den Landkreis) wird folgender Schlüssel festgelegt:

Die Gesamtkosten werden im Verhältnis der Kilometerleistungen für das Basisangebot sowie der Kilometerleistungen für die Differenz zur ausreichenden Verkehrsbedienung aufgeteilt. Die nach dieser Aufteilung auf das Basisangebot entfallenden Kosten werden zu 100 Prozent vom Landkreis getragen, diesem Kostenblock werden alle Einnahmen des betreffenden Verkehrs zugerechnet. An den Kosten, die auf die Differenz zwischen Basisangebot und ausreichender Verkehrsbedienung entfallen, beteiligt sich der Landkreis mit 50 Prozent.

#### **4. Finanzierung von Zubestellungen**

Der Landkreis finanziert künftige Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus sowohl bei den überörtlichen Verkehren als auch bei den Stadtverkehren zu 50 Prozent.

Die Beteiligung des Landkreises erfolgt unter folgenden Voraussetzungen:

- a) Es handelt sich um verkehrlich sinnvolle Verbesserungen. Die Beurteilung erfolgt durch den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart.
- b) Die Kommunen sichern die Übernahme von 50 Prozent der Kosten zu. Auf die Ziffer 10.c) „Finanzierungsvereinbarung Landkreis/Kommunen“ wird verwiesen.
- c) Die Einnahmen aus den Zubestellungen werden ebenfalls dem Basisangebot zugerechnet. Soweit die Einnahmen von den Verkehrsunternehmen an die Kommune abgetreten werden, ist die Zurechnung dieser Einnahmen zum Basisangebot im Innenverhältnis Landkreis/Kommune zu regeln.
- d) Die Beteiligung des Landkreises steht jeweils unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Gremien des Landkreises und der Bereitstellung der Mittel im Kreishaushalt.

Zubestellungen können auf Wunsch der Kommunen bereits in die Vorabbekanntmachung (VAB) oder in die Verdingungsunterlagen aufgenommen werden. Aufgrund der Bindungswirkung der VAB für das sich anschließende Vergabeverfahren muss zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der VAB die Zusage der Kommunen zur Übernahme des kommunalen Anteils vorliegen.



Die Kosten der Zubestellungen, die bereits in die Verdingungsunterlagen aufgenommen werden, werden wie folgt berechnet:

Summe der zusätzlichen Kilometer aus der Zubestellung multipliziert mit dem durchschnittlichen Kilometersatz aus dem Angebot.

Alternativ können Zubestellungen aber auch erst nach dem Abschluss des Vergabeverfahrens ausgelöst werden. Bei solchen Zubestellungen werden die tatsächlich durch die Mehrleistungen entstehenden Kosten aus dem Verkehrsvertrag ermittelt.

## **5. Finanzierung kreisüberschreitender Linien**

Bei der Finanzierung kreisüberschreitender Verkehre finden diese Finanzierungsrichtlinien uneingeschränkt Anwendung, soweit die Verkehrsleistungen durch den Landkreis Ludwigsburg vergeben werden und es sich um Verkehrsleistungen auf dem Gebiet des Landkreises Ludwigsburg handelt. Für Verkehrsleistungen außerhalb des Landkreises Ludwigsburg liegt die Finanzierungsverantwortung beim jeweils zuständigen Aufgabenträger.

### **a) Kreisüberschreitende Linien zwischen den Verbundlandkreisen**

Für Verkehrsleistungen, die vom Landkreis Ludwigsburg vergeben, aber teilweise auch auf dem Gebiet der Verbundlandkreise Böblingen, Esslingen oder dem Rems-Murr-Kreis erbracht werden, erfolgt die Kostenaufteilung prozentual entsprechend den Kilometerleistungen auf der jeweiligen Gemarkung. Eine gesonderte Regelung zu den Einnahmen ist entbehrlich, da diese dem solidarisch von den Verbundlandkreisen finanzierten Basisangebot zugerechnet werden. Die finanzielle Beteiligung der Kommunen an den Kosten dieser Verkehre ist vom jeweiligen Landkreis intern zu regeln.

### **b) Kreisüberschreitende Linien außerhalb der Verbundlandkreise**

Verkehrsleistungen, die vom Landkreis Ludwigsburg vergeben, aber teilweise auch auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Stuttgart oder anderer Landkreise erbracht werden, werden vom Landkreis bis zur Kreisgrenze finanziert. Verkehrsleistungen außerhalb des Gebiets des Landkreises Ludwigsburg sind zu 100 Prozent vom jeweils zuständigen Aufgabenträger zu finanzieren, diesem stehen auch die auf die entsprechenden Leistungen entfallenden Einnahmen zu. In diesen Fällen ist eine Finanzierungsvereinbarung abzuschließen.

## **6. Finanzierung der bündelfreien Linien**

Die bündelfreien Linien, zu denen auch die Nachtbuslinien zählen, sind im Nahverkehrsplan des Landkreises abschließend aufgezählt. Bei der Finanzierung der bündelfreien Linienverkehre findet diese Finanzierungsrichtlinie uneingeschränkt Anwendung.



## **7. Umsetzung des ÖPNV-Paktes**

Der zwischen den Verbundlandkreisen, dem Land, der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart abgeschlossene ÖPNV-Pakt enthält Regelungen zu Verkehrsverbesserungen. Es wurden Verbesserungen bei der An- und Abienung der S-Bahnen aufgenommen (sog. verlässliche S-Bahnbedienung). Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die halbstündige Bedienung der S-Bahnen während der Zeit zwischen 6.00 und 20.00 Uhr (Haupt- und Normalverkehrszeit) und der stündlichen Bedienung in den übrigen Verkehrszeiten (abends zwischen 20.00 und 24.00 Uhr, samstags und sonntags) sowie die Anbindung aller Nacht-S-Bahnen. Die Umsetzung soll spätestens im Jahr 2019 abgeschlossen sein.

Der Kreistag des Landkreises Ludwigsburg hat am 29.07.2016 (KT\_18/2016) beschlossen, dass die verlässliche S-Bahnbedienung nach dem ÖPNV-Pakt in die ausreichende Verkehrsbedienung aufgenommen wird. Die unter A, Ziffern 2, 3, 5 und 6 geregelte Finanzierungsabgrenzung findet somit auch für die verlässliche S-Bahnbedienung Anwendung.

## **8. Abweichungen von den verbundweit gültigen Standards bzw. vom Nahverkehrsplan**

Allen Verkehrsleistungen liegen der Nahverkehrsplan des Landkreises Ludwigsburg sowie die „Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise“ zugrunde.

Wenn von kommunaler Seite Standards gewünscht werden, die über den verbundweiten Standards liegen (z.B. Einsatz von Elektrobussen, Hybridfahrzeuge, besondere Haltestellenausstattungen), ist dies in Abstimmung mit dem Landkreis möglich. Dadurch entstehende höhere Betriebs- oder Infrastrukturkosten sind zu 100 Prozent von den Kommunen ohne Beteiligung des Landkreises zu tragen. Dies gilt auch für die anteilig höheren Kosten des Basisangebots, soweit die höheren Kosten auf die Abweichung von den verbundweiten Standards zurückzuführen sind.

Abweichungen von den Festlegungen des Nahverkehrsplans sind - soweit rechtlich zulässig – in Abstimmung mit dem Landkreis ebenfalls möglich. Dadurch entstehenden Mehrkosten sind ebenfalls zu 100 Prozent von den veranlassenden Kommunen ohne Beteiligung des Landkreises zu tragen.

Die entstehenden Mehrkosten werden von einem durch den Landkreis beauftragten Dritten berechnet. Soweit eine konkrete Berechnung nicht möglich ist, werden die Kosten bestmöglich abgeschätzt. Die Mehrkosten werden bei den jährlichen Abrechnungen entsprechend berücksichtigt und den kommunalen Finanzierungsanteilen zugerechnet. Sie unterliegen der in den Verkehrsverträgen festgelegten Kostenfortschreibungsrate.

Sollte die Festlegung der Mehrkosten von der Kommune nicht akzeptiert werden, kann diese auf eigene Kosten eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei einem Büro mit entsprechender Erfahrung im ÖPNV in Auftrag geben und in Verhandlungen mit dem Landkreis eintreten.





Soweit weitere Kommunen an dem Linienbündel/Los beteiligt sind, müssen diese vor der Veröffentlichung der VAB den höheren Standards zustimmen.

## **9. Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die durch die Kommunen selbst durchgeführt werden, sind nur bei öffentlichen Dienstleistungskonzessionen möglich. Dies setzt den Abschluss eines Netto-Vertrages voraus. In diesen Fällen gilt für die finanzielle Beteiligung des Landkreises folgende Regelung:

Da bei diesen Direktvergaben keine Wettbewerbspreise ermittelt werden können, richtet sich der finanzielle Umfang der Beteiligung des Landkreises nach den marktüblichen Preisen für den betreffenden Verkehr. Der marktübliche Preis wird von einem durch den Landkreis beauftragten Dritten berechnet. Sollte der Angebotspreis unter dem Marktpreis liegen, richtet sich der finanzielle Umfang der Beteiligung des Landkreises nach dem Angebotspreis.

Sollte die Festlegung des Marktpreises von der Kommune nicht akzeptiert werden, kann diese auf eigene Kosten eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei einem Büro mit entsprechender Erfahrung im ÖPNV in Auftrag geben und in Verhandlungen mit dem Landkreis eintreten.

## **10. Regelungen zum Verfahren**

### **a) Verkehrsverträge bei überörtlichen Verkehren**

Bei den überörtlichen Verkehren schließt der Landkreis als zuständiger Aufgabenträger die Verkehrsverträge mit den Verkehrsunternehmen ab. Dies gilt sowohl bei Verfahren nach der VOL/A / VGV als auch bei Direktvergaben nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Davon umfasst sind auch die vertraglichen Regelungen zu künftigen Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus.

### **b) Verkehrsverträge bei Stadtverkehren**

Bei den Stadtverkehren wird zwischen Vergabeverfahren nach der VOL/A / VGV und Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unterschieden.

- Vergabeverfahren nach der VOL/A / VGV:

*Variante 1:*

Der Landkreis betreibt als zuständige Behörde das Vergabeverfahren und schließt den Verkehrsvertrag mit dem Verkehrsunternehmen ab.





*Variante 2:*

Die Kommune betreibt als zuständige Behörde das Vergabeverfahren und schließt den Verkehrsvertrag mit dem Verkehrsunternehmen ab.

*Variante 3:*

Der Landkreis und die Kommune betreiben als sogenannte Gruppe zuständiger Behörden das Vergabeverfahren gemeinsam und schließen den Verkehrsvertrag mit dem Verkehrsunternehmen ebenfalls gemeinsam ab.

- Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007:

Bei den sog. Inhouse-Vergaben muss die Kommune den Verkehrsvertrag mit dem Verkehrsunternehmen abschließen.

Die Varianten umfassen jeweils auch die vertraglichen Regelungen zu künftigen Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus.

Die Anwendung dieser Finanzierungsrichtlinien ist unabhängig von der Festlegung, wer jeweils als Vertragspartner auftritt. Die Finanzierungsabgrenzung gilt für alle aufgeführten vertraglichen Konstellationen unter der Voraussetzung, dass die Vorgaben des Nahverkehrsplans eingehalten sowie die „Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise“ als Mindeststandards in die wettbewerblichen Verfahren Eingang finden. Lit A, Ziffer 8 gilt entsprechend.

### **c) Finanzierungsvereinbarung Landkreis/Kommunen**

Zu jedem Linienbündel wird zwischen den beteiligten Kommunen und dem Landkreis eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die auf den o.g. Grundlagen basiert.

- Bei den überörtlichen Verkehren ist eine solche Vereinbarung erst erforderlich, wenn Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus ausgelöst werden. Die Finanzierungsvereinbarung wird bei jeder weiteren Zubestellung fortgeschrieben. Eine Mustervereinbarung, die den jeweiligen Verhältnissen in den Linienbündeln angepasst wird, liegt als Anlage 2 dieser Richtlinie bei.
- Bei den Stadtverkehren sind grundsätzlich vor Beginn des Vergabeverfahrens die Beziehungen zwischen Kommune und Landkreis (Finanzierung, gegenseitige Einbeziehung in die Entscheidungen, Entscheidungsabläufe, Verantwortlichkeiten usw.) in einem gesonderten Vertrag zu regeln.

### **d) Kommunalen Finanzierungsschlüssel**

Die finanzielle Beteiligung des Landkreises an den Zubestellungen erfolgt unter der Voraussetzung, dass die Kommunen die Übernahme von 50 Prozent der Kosten zusichern. Zur Aufteilung der kommunalen Finanzierungsbeteiligung von 50 Prozent zwischen den beteiligten Kommunen schließen diese ebenfalls eine Finanzierungsvereinbarung, die



Aussagen zur Berechnung des anzuwendenden Schlüssels enthält. Auf Wunsch der Kommunen können diese Regelungen auch in die Finanzierungsvereinbarung nach Ziffer 10.c) einfließen.

#### **e) Abrechnung**

Mit der Abrechnung der Verkehrsverträge und der Finanzierungsvereinbarungen wurde der VVS beauftragt. Die für die Abrechnung anfallenden Kosten werden vom Landkreis getragen.

Die von den Kommunen zu finanzierenden Anteile ergeben sich aus den Finanzierungsvereinbarungen nach Ziffer 10.c) und den Regelungen zu den kommunalen Finanzierungsschlüsseln nach Ziffer 10.d). Zur Systematik der Berechnung der jeweiligen Anteile wird auf Anlage 3 verwiesen.

### **11. Ergänzende Auslegung der Finanzierungsrichtlinie**

Sollten einzelne Bestimmungen dieser Finanzierungsrichtlinie unwirksam oder undurchführbar sein oder unwirksam oder undurchführbar werden, bleibt davon die Wirksamkeit der Richtlinie im Übrigen unberührt. An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung soll diejenige wirksame und durchführbare Regelung treten, deren Wirkungen der wirtschaftlichen Zielsetzung am nächsten kommen, die der Landkreis mit der unwirksamen bzw. undurchführbaren Bestimmung verfolgt hat.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten entsprechend für den Fall, dass sich die Richtlinie als lückenhaft erweist.



## **B. Finanzierung der ÖPNV-Leistungen im Übergangszeitraum bis 31.12.2019**

### **1. Behandlung der Buskonzepte im Übergangszeitraum**

Mit den Kommunen wurde folgende Übergangsregelung vereinbart:

- 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 31. Dezember 2019 ändern sich somit die Finanzierungsanteile der Städte und Gemeinden nicht grundlegend. Ab dem 1. Januar 2020 gilt die neue Finanzierungsabgrenzung.

### **2. Zusätzliche Verkehrsverbesserungen in den Jahren 2014 bis 2019**

Der Status Quo-Verkehr wurde auf Basis des Jahresfahrplans 2013/2014 festgelegt. Somit zählen alle Leistungen zum Status Quo, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 fahrplanmäßig erbracht wurden. Für nach diesem Zeitpunkt bis einschließlich Dezember 2019 realisierte Verkehrsverbesserungen gelten folgende Finanzierungsregelungen:

#### **➤ Überörtlicher Verkehr**

Der Landkreis beteiligt sich auch in der Übergangszeit an Verkehrsverbesserungen im überörtlichen Verkehr mit 50 Prozent. Mit Inkrafttreten der neuen Finanzierungsvereinbarung zum 1. Januar 2020 werden diese Beteiligungen entsprechend übergeleitet.

#### **➤ Stadtverkehr**

Verkehrsverbesserungen in den Stadtverkehren müssen in der Übergangszeit von den Städten selbst zu 100 Prozent finanziert werden, eine Mitfinanzierung des Landkreises erfolgt während der Übergangszeit nicht.

Bei der Umstellung der Finanzierung ab dem 1. Januar 2020 wird die Beteiligung an die dann geltende Finanzierungsabgrenzung angepasst.

Sowohl bei den überörtlichen Verkehren als auch den Stadtverkehren beteiligt sich der Landkreis mit einem Anteil von 14,5 Prozent als Ausgleich der Tarifverluste. Diese Beteiligung endet mit dem Inkrafttreten der neuen Finanzierungsabgrenzung zum 1. Januar 2020.



## C. Begriffsdefinitionen

### **Aufgabenträger:**

Der Aufgabenträger ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Träger dieser freiwilligen Aufgabe der Daseinsvorsorge sind für den Busverkehr der Verbundstufe II die Landkreise in eigener Verantwortung. Die Befugnis der Kommunen, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, bleibt unberührt. Die Kommunen werden dadurch jedoch nicht zu Aufgabenträgern.

### **Ausreichende Verkehrsbedienung:**

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist der Landkreis als Aufgabenträger zuständig (§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG i.V.m. § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG BW). Er definiert dazu die Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG) in diesem Nahverkehrsplan (NVP). Für den Landkreis setzt sich die ausreichende Verkehrsbedienung daher aus dem in Kapitel 6.1 dargestellten Basisangebot, dem verkehrlich sinnvollen Status Quo sowie aus weiteren Angeboten zusammen, die in Kapitel 6.4 auf Basis der einzelnen Linie bzw. Verkehrsräume dargestellt sind.

### **Basisangebot:**

Die Zielsetzungen zum Verkehrsangebot in Kapitel 4 (NVP) sind so angelegt, dass auf dieser Basis ein Mindeststandard in Bezug auf flächendeckende ÖPNV-Erschließung, Anbindungen an das Schienenverkehrsnetz, Erreichbarkeit übergeordneter Zentren und - soweit auf der Basis von VVS-Verkehrsstromerhebungsdaten abschätzbar - Beförderungskapazitäten gewährleistet werden kann. Insbesondere Unterschreitungen dieser Anforderungen werden in Kapitel 5 des NVP anhand der jeweiligen speziellen örtlichen Situation bewertet und ggf. korrigiert. Das in Kapitel 4 NVP geforderte und ggf. in Kapitel 5 NVP angepasste Angebotsniveau wird gemeinsam mit den in Kapitel 6.3 NVP festgelegten Beförderungsqualitäten als Basisangebot des Landkreises Ludwigsburg definiert.

Zum Basisangebot zählen auch Verstärkerfahrten, die in den Hauptverkehrszeiten den regulären Linienverkehr dort ergänzen, wo das Fahrgastaufkommen dies erforderlich macht.

### **Bruttovertrag:**

Bei einem Bruttoverkehrsvertrag erhält das Verkehrsunternehmen vom Besteller einen fest definierten Erlössatz pro gefahrenen Kilometer. Der Besteller erhält sämtliche Fahrgeldeinnahmen/Fahrgeldsurrogate und trägt damit das volle Einnahmenrisiko.

### **Dienstleistungsauftrag:**

Ein Dienstleistungsauftrag liegt vor, wenn dem Verkehrsunternehmen ein fester Ausgleichsbetrag gewährt wird, während der Auftraggeber die Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldsurrogate erhält und damit auch das Einnahmerisiko trägt. Dies ist der Fall bei Abschluss eines Bruttovertrages.



### **Dienstleistungskonzession:**

Eine Dienstleistungskonzession setzt voraus, dass das Verkehrsunternehmen das überwiegende wirtschaftliche Risiko für die Vertragserfüllung trägt. Dies ist dann der Fall, wenn ein Nettovertrag vorliegt, d.h. das Verkehrsunternehmen trägt das Einnahmerisiko und die Einnahmen decken mindestens 50 Prozent der Kosten der Verkehrsbedienung.

### **Fahrgeldsurrogate:**

Fahrgeldsurrogate sind Ausgleichszahlungen, die den Verkehrsunternehmen für den Ausfall von Beförderungsentgelten zustehen. Der Ausgleich erfolgt für die Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs, die Beförderung im Ausbildungsverkehr zu ermäßigten Tarifen und für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter.

Fahrgeldsurrogate sind Zahlungen der öffentlichen Hand und beruhen auf Rechtsansprüchen der Verkehrsunternehmen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Sie gleichen die Differenz zwischen dem aus politischen Gründen ermäßigten Fahrpreis und den tatsächlichen Aufwendungen oder dem Regelfahrpreis aus.

### **Nettovertrag:**

Beim Nettovertrag erhält das Verkehrsunternehmen die vereinnahmten Fahrgeldeinnahmen/Fahrgeldsurrogate und zusätzlich ein festes Bestellerentgelt. Im Gegensatz zum Bruttovertrag trägt jedoch bei dieser Vertragsvariante das Verkehrsunternehmen das Einnahmerisiko.

### **Stadtverkehr:**

Linien sind dem Stadtverkehr zuzurechnen, wenn sich entweder die Höhe ihres Basisangebots (Strukturkomponente) aus den Anforderungen im kernstädtischen Bereich ableitet oder die Linie komplett im kernstädtischen Bereich verläuft.

Linien, die nur abschnittsweise als Stadtverkehr zu bezeichnen sind, werden dem überörtlichen Verkehr zugerechnet. Eine abschließende Auflistung der den Stadtverkehren zugehörigen Linien (Stand Dezember 2017) liegt als Anlage 1 bei.

### **Status Quo:**

Der Status Quo beschreibt den Angebotsumfang nach dem Jahresfahrplan 2013/2014, der ergänzend zum Basisangebot auf weiteren Randbedingungen – wie hochwertige, vertaktete Schienenverkehre, starke Arbeitsplatzverdichtung, ausgeprägte Einkaufs- und Freizeitangebote, starke Wechselbeziehungen zwischen bestimmten Kommunen, direkte Nachbarschaft zu Stuttgart mit Bezug zur Stadtbahn – beruht. Dieser, teilweise über das Basisangebot hinausgehende Angebotsstandard wird als „verkehrlich sinnvoller Status quo“ bezeichnet.

### **Überörtlicher Verkehr:**

Alle Linien, die nicht den Stadtverkehren zuzurechnen sind, zählen zum überörtlichen Verkehr.



### **Vorabbekanntmachung**

Nach Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 muss 27 Monate vor Betriebsaufnahme eine Vorabbekanntmachung (VAB) im EU-Amtsblatt erfolgen. In der Vorabbekanntmachung sind die Standards vorzugeben, die der Verkehr erfüllen muss. Es ist auch anzugeben, ob der Verkehr als Gesamtleistung vergeben werden soll und nach welchem Verfahren die Vergabe erfolgen soll.

Die Bekanntmachung löst eine dreimonatige Antragsfrist für eigenwirtschaftliche Verkehre aus. Nach Ablauf dieser Frist sind eigenwirtschaftliche Anträge unzulässig und das Vergabeverfahren kann ein Jahr nach Veröffentlichung der VAB eingeleitet werden.

Sofern eigenwirtschaftliche Anträge gestellt werden, hat die Genehmigungsbehörde zu prüfen, ob diese genehmigungsfähig sind. Maßgeblich ist dabei, ob der eigenwirtschaftliche Antrag die in der Vorabbekanntmachung genannten Standards erfüllt.

### **Zubestellungen:**

Zubestellungen sind verkehrliche Leistungen, die in Abstimmung zwischen dem Landkreis und den Kommunen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus bestellt werden.

### **Zuständige Behörde:**

Die zuständige Behörde ist insbesondere berechtigt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben und allgemeine Vorschriften zu erlassen.

Die Aufgabenträger sind in ihrem Wirkungskreis zuständige Behörde für den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007. Die Kommunen sind dann zuständige Behörde im Sinne der Verordnung, wenn sie auf ihrem Gebiet Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen.

## Stadtverkehrslinien im Landkreis Ludwigsburg



Linie
421 Neckarweihingen - Ludw. ZOB - Oststadt - Oßweil-Süd
421A Neckarweihingen - Ludw. ZOB - Oststadt - Oßweil-Süd (Schülerverkehr)
422 Pflugfelden - Ludw. ZOB - Schlösslesfeld
422A Pflugfelden - Ludw. ZOB - Schlösslesfeld (Schülerverkehr)
423 Ludwigsburg ZOB - Kreisberufsschule
424 Ludw. Arsenalplatz - ZOB - PH - Breuningerland - IKEA
425 Eglosheim - Ludw. ZOB - Oßweil
425A Eglosheim - Ludw. ZOB - Oßweil (Schülerverkehr)
426 Ludwigsburg ZOB - Oßweil Nord
427 Grünbühl - Ludw. ZOB - Hoheneck
427A Grünbühl - Ludw. ZOB - Hoheneck
429 Ludw. Forum - ZOB - Talstraße - Neckarweih. H.-Hesse-Str.
457 Marbach (N) Bahnhof - Hörnle
504 Schwieberdingen Bf - Bosch - Hülbe
540 Bietigheim ZOB - Bissingen Neuer Friedhof
556 ZOB - Bissingen - Ellental - Bietigheim - Buch - ZOB
557 ZOB - Buch - Bietigheim - Ellental - Bissingen - ZOB
558 Bietigheim ZOB - Laiern - ZOB
559 Bietigheim ZOB - Büttenwiesen
561 Bietigheim Kammgarnspinnerei - ZOB
624 Stadtverkehr Ditzingen
625 Ditzingen Bahnhof Süd - Gewerbegebiet Süd
N41 Ludwigsburg West
N42 Ludwigsburg Ost



**Öffentlich-rechtlicher  
Vertrag über die Finanzierung  
von Zubestellungen im Linienbündel XX**

**Verkehrsraum XX**

zwischen

dem Landkreis Ludwigsburg,  
Hindenburgstraße 40  
71638 Ludwigsburg

– nachfolgend „Landkreis“ genannt –

und

den Städten/Gemeinden XX,  
vertreten durch  
Straße, PLZ Ort

– nachfolgend „Kommunen“ genannt –

– beide gemeinsam bezeichnet als „die Vertragsparteien“ –

**Präambel**

Der Landkreis ist Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Kreisgebiet (§ 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG BW) und ist für die Sicherstellung des ÖPNV im Kreisgebiet verantwortlich. Nach der vom Kreistag am 05. Dezember 2014 (Vorlage KT\_51/2014) beschlossenen Finanzierungsabgrenzung trägt der Landkreis die Kosten der ausreichenden Verkehrsbedienung bei den überörtlichen Verkehren zu 100 Prozent.

Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus finanziert der Landkreis nach Maßgabe dieses Vertrags zu 50 Prozent. Die verbleibenden 50 Prozent sind von den Kommunen zu tragen.

## **Inhaltsverzeichnis**

- § 1 Art und Gegenstand des Vertrags
- § 2 Finanzierungsbeitrag der Kommunen
- § 3 Abrechnung, Zahlung
- § 4 Abstimmungs- und Informationspflichten
- § 5 Änderungen während der Vertragslaufzeit
- § 6 Laufzeit, Inkrafttreten
- § 7 Schlussbestimmungen

### **§ 1 Art und Gegenstand des Vertrags**

- (1) Gegenstand dieses öffentlich-rechtlichen Vertrages ist die Sicherstellung der Zubestellungen von Busverkehrsleistungen im ÖPNV im Linienbündel XX im Verkehrsraum XX. Der Vertrag regelt Art und Umfang der Zubestellung sowie die Höhe des Finanzierungsbeitrags der Kommunen.
- (2) Nach Maßgabe dieses Vertrags übernehmen die Kommunen im Innenverhältnis gegenüber dem Landkreis die Mitfinanzierung der Zubestellung gemäß Abs. (3)<sup>1</sup> Der Landkreis stellt im Außenverhältnis als Aufgabenträger und zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über eine einheitliche Gesamtleistung<sup>2</sup>, dessen Finanzierung und Vollzug sicher.
- (3) *(Beschreibung des Umfangs der Zubestellung)*

---

<sup>1</sup> Nach baden-württembergischem ÖPNV-Recht besteht bei der Organisation des ÖPNV ein Kooperationsverhältnis von Landkreis und kreisangehörigen Städten bzw. Gemeinden. Zwar ist nur der Landkreis Aufgabenträger im Sinne von § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG BW. Jedoch können auch kreisangehörige Städte bzw. Gemeinden als zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) 1370/2007 auftreten, wenn sie Verkehre mit Gemeindebezug finanziell fördern. Jedenfalls ist der Landkreis zuständige Behörde auch für die Zubestellungen, sofern die Gemeinde nicht aktiv wird. Daher bedarf es keiner echten Aufgabenübertragung für die von der Gemeinde gewünschten Verkehre. Der vorliegende Vertrag fällt daher nicht unter § 25 GKZ BW, muss daher auch nicht die dort geregelten Voraussetzungen erfüllen (Veröffentlichung im Amtsblatt, Genehmigung durch die Rechtsaufsicht).

<sup>2</sup> Die Gemeinde verzichtet folglich auf ihr Recht, selbst einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag nur über die Zubestellung zu vergeben.

## **§ 2 Finanzierungsbeitrag der Kommunen**

- (1) Die Kommunen zahlen an den Landkreis bzw. an eine vom Landkreis beauftragte Stelle (kurz: Abrechnungsstelle) einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von 50% der in Abs. (2) genannten Berechnungsgrundlage.
- (2) Berechnungsgrundlage des Finanzierungsbeitrags sind die sich im jeweiligen Kalenderjahr ergebenden Brutto-Kosten. Auf die in der Anlage 1 beige-fügte Aufstellung wird verwiesen.

## **§ 3 Abrechnung, Zahlung**

- (1) Der Landkreis bzw. die Abrechnungsstelle erstellt den Kommunen jeweils für das zurückliegende Abrechnungsjahr eine Schlussrechnung. Darin wird die Höhe des Finanzierungsbeitrags auf Grundlage der Abrechnungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags prüffähig dargelegt. Die Abrechnungsstelle stellt die Schlussrechnung, sobald die Jahresabrechnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags und alle weiteren benötigten Daten vorliegen.
- (2) Die Kommunen zahlen der Abrechnungsstelle monatliche Abschlagszahlungen in Höhe von 1/12 des Betrags der jeweils letzten Schlussrechnung. Bis zum Vorliegen der ersten Schlussrechnung werden den Abschlagszahlungen 1/12 des sich aus dem bezuschlagten Angebot für das erste Abrechnungsjahr ergebenden Betrags zu Grunde gelegt.
- (3) Im Fall von Zu- bzw. Abbestellungen nach § 5 wird der Finanzierungsbeitrag der Kommunen nach § 2 entsprechend angepasst. .
- (4) Es gibt keinen Anspruch auf Barauszahlung nicht in Anspruch genommener Kilometer des Basisangebotes. Nicht genutzte Kilometer des Basisangebots der vorangegangenen Jahre können nachträglich nicht mehr in Anspruch genommen werden.

## **§ 4 Abstimmungs- und Informationspflichten**

- (1) Der Landkreis stimmt sich mit den Kommunen wegen der wesentlichen Inhalte des Vergabeverfahrens, insbesondere wegen des beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrags, ab. Die Festlegung der Leistungsbeschreibung für die Zubestellung erfolgt im Einvernehmen mit den Kommunen. Die Kommunen können insoweit verlangen, an Projektbesprechungen usw. teilzunehmen. Auf Wunsch erhalten die Kommunen eine Kopie des öffentlichen Dienstleistungsauftrags für ihre Akten.

- (2) Die Kommunen sind berechtigt, Einsicht in alle für die Berechnung des Finanzierungsbeitrags maßgeblichen Unterlagen zu nehmen, soweit nicht Rechte privater Dritter entgegenstehen.
- (3) Die Vertragsparteien informieren sich regelmäßig über alle für die jeweils andere Seite relevanten Fragen.

### **§ 5 Änderungen während der Vertragslaufzeit**

- (1) Eine Änderung des Umfangs des verkehrlichen Angebots während der Laufzeit des Vertrags ist unter Berücksichtigung der Regelungen in Abs. 3 in Abstimmung zwischen dem Landkreis und den Kommunen möglich.
- (2) Kommt es zu Änderungen des Umfangs der vertraglich vereinbarten Verkehrsleistung (Zu- bzw. Abbestellungen), so ändert sich die Höhe des Finanzierungsbeitrags der Kommunen entsprechend. Die Berechnungsgrundlage nach § 2 Abs. 2 erhöht oder vermindert sich dann um die Mehr- bzw. Minderleistungen.
- (3) Der öffentliche Dienstleistungsauftrag enthält ein mit dem Verkehrsunternehmen vertraglich vereinbartes Kontingent für Leistungsveränderungen zu definierten Sätzen (die Mehr-/Minderkosten aller beim Verkehrsunternehmen veranlassten Ausweitungen oder Reduzierungen des Angebots dürfen in Summe maximal 25% der vom Unternehmen angebotenen Kosten für die Grundleistung ausmachen). Diese Obergrenze wird hier als „Änderungsquote“ bezeichnet. Genügt die vertragliche Änderungsquote nicht zur Umsetzung aller Mehr- bzw. Minderleistungen, die von den Kommunen und dem Landkreis gewünscht werden, so stimmen sich die Vertragsparteien darüber ab, in welchem Umfang die Änderungswünsche der Beteiligten unter Nutzung der Änderungsquote umsetzbar sind. Im Zweifel erfolgt eine anteilige Reduzierung bzw. Erhöhung der jeweiligen Änderungswünsche im Verhältnis zum Anteil jeder Vertragspartei an der Summe der gewünschten Änderungen, gemessen in Mehr-/Minderkosten der Änderung.

### **§ 6 Laufzeit, Inkrafttreten**

- (1) Dieser Vertrag wird bis zum Ende der Laufzeit des zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags abgeschlossen. Dieser endet zum 31.12....
- (2) Im Fall einer vorzeitigen Beendigung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages endet dieser Vertrag automatisch, ohne dass es einer Kündigung durch eine Vertragspartei bedarf. Gleiches gilt für den Fall, dass ein öffentlicher

Dienstleistungsauftrag, z.B. wegen eines erfolgreichen Antrags auf eigenwirtschaftliche Bedienung, nicht zustande kommt.

- (3) Der Vertrag tritt zum ... in Kraft.

### **§ 7 Schlussbestimmungen**

- (1) Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Veränderungen dieses Vertrags oder seiner Anlagen bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für den Verzicht auf das Schriftformerfordernis selbst.
- (2) Bei wesentlichen Änderungen der diesem Vertrag zugrunde liegenden Verhältnisse ist auf Antrag einer Vertragspartei über eine entsprechende Anpassung zu verhandeln. Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrags unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrags für eine Vertragspartei insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrags nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen Bestimmung oder zur Ausfüllung der Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragsparteien angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.
- (3) Jede Vertragspartei erhält eine von allen Vertragsparteien unterzeichnete Ausfertigung. Die Abrechnungsstelle erhält eine Kopie des unterzeichneten Vertrags.

*Muster*  
mit Beispielesdaten

## Abrechnung mit den Finanzierungsträgern

**Landkreis Ludwigsburg**

**LB XX**

Gesamtaufwand:	3.000.000,00 €
Gesamt - Fahrplankilometer	1.100.000 km

☉ **Kosten je km** **2,73 €**

Linie xy	1. Linienvverlauf		
Fahrtenpaar in km			12,10 km
Einsatztage / Jahr			250
☉ Kosten je km			2,73 €
Anzahl Fahrtenpaare			5
Menge der Zubestellung (km / Jahr)			15.125,00 km
<b>Preis Gesamt</b>			<b>41.291,25 €</b>
Finanzierung			
Zuschuss Landratsamt	Ludwigsburg	50%	20.645,63 €
Zuschuss Kommune	Musterstadt	50%	20.645,63 €

## **Systematik der Berechnung der Anteile des Landkreises und der Kommunen**

Nachfolgend ist die Systematik der Berechnungen zur Festlegung der vom Landkreis bzw. den Kommunen zu finanzierenden Anteilen dargestellt. Dazu folgende Hinweise:

- Bei der Berechnung der jeweiligen Finanzierungsanteile des Landkreises und der Kommunen ist zwischen den überörtlichen Verkehren und den Stadtverkehren zu unterscheiden.
- Es ist weiter zwischen Bruttoverträgen und Nettoverträgen, bei denen das Einnahmerisiko beim jeweiligen Verkehrsunternehmen verbleibt, zu unterscheiden.
- Nach den Festlegungen des Kreistags in der Grundsatzentscheidung zur Finanzierungsabgrenzung zwischen Landkreis und Kommunen vom Dezember 2014 sind bei den Bruttoverträgen alle Einnahmen aus den Verkehren dem Basisangebot zuzurechnen. Dies gilt auch für die Einnahmen künftiger Zubestellungen, da eine sachgerechte Abgrenzung der Einnahmen auf einzelne Linien und Fahrten nicht möglich ist.
- Bei den Stadtverkehren können auch die Städte als Vertragspartner der Verkehrsunternehmen auftreten. Die Anwendung der Finanzierungsrichtlinie ist unabhängig von der Festlegung, wer jeweils als Vertragspartner auftritt.
- Für die den Berechnungen zugrundeliegenden Kosten gelten bei auf Wunsch der Kommunen höheren Standards bzw. bei Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Regelung der Richtlinie lit. A, Ziffern 8 und 9.



## A. Überörtliche Verkehre

### 1. Bruttovertrag überörtlicher Verkehr

#### a. Finanzierung 100 Prozent Landkreis

Kosten der ausreichenden Verkehrsbedienunng

./. Fahrgeldeinnahmen (inkl. der Einnahmen aus künftigen Zubestellungen)

Defizit der Verkehrsbedienunng (aus dem Basisangebot und der ausreichenden Verkehrsbedienunng)

#### b. Finanzierung 50 Prozent Landkreis/50 Prozent Kommunen

Kosten der Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienunng hinaus (lit. A., Ziffer 4 der Richtlinie)

### 2. Nettovertrag überörtlicher Verkehr <sup>1</sup>

#### a. Finanzierung 100 Prozent Landkreis

Kosten der ausreichenden Verkehrsbedienunng

./. Fahrgeldeinnahmen (Einnahmen und Einnahmerisiko verbleiben beim Verkehrsunternehmen)

vom VU angebotener Zuschuss <sup>1</sup> (Defizit der Verkehrsbedienunng aus dem Basisangebot und der ausreichenden Verkehrsbedienunng)

#### b. Finanzierung 50 Prozent Landkreis/50 Prozent Kommunen

Kosten der Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienunng hinaus (lit. A., Ziffer 4 der Richtlinie)

./. Mehreinnahmen aus der Zubestellung (Einnahmen und Einnahmerisiko verbleiben beim Verkehrsunternehmen)

vom VU angebotener Zuschuss <sup>1</sup> (Defizit der Verkehrsbedienunng aus den Zubestellungen)

<sup>1</sup> Bei den Nettoverträgen nennt das Angebot den benötigten Zuschussbedarf, der sich aus der Differenz der Kosten und den (beim Verkehrsunternehmen verbleibenden) Einnahmen ergibt. Dieser Zuschuss wird mit den Kostensteigerungsraten vorgeschrieben, ist aber ansonsten über die Laufzeit i.d.R. festgeschrieben.

## B. Stadtverkehre

### 1. Bruttovertrag Stadtverkehr

#### a. Finanzierung 100 Prozent Landkreis

Kosten des Basisangebots  
./.. Fahrgeldeinnahmen (inkl. der Einnahmen aus künftigen Zubestellungen)  
Defizit der Verkehrsbedienung (aus dem Basisangebot)

#### b. Finanzierung 50 Prozent Landkreis/50 Prozent Kommunen

Kosten der Differenz zwischen dem Basisangebot und der ausreichenden Verkehrsbedienung

#### c. Finanzierung 50 Prozent Landkreis/50 Prozent Kommunen

Kosten der Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus (lit. A., Ziffer 4 der Richtlinie)

### 2. Nettovertrag Stadtverkehr <sup>1</sup>

#### a. Finanzierung 100 Prozent Landkreis

Kosten des Basisangebots  
./.. Fahrgeldeinnahmen (Einnahmen und Einnahmerisiko verbleiben beim Verkehrsunternehmen)  
vom VU angebotener Zuschuss <sup>1</sup> (Defizit der Verkehrsbedienung aus dem Basisangebot)

#### b. Finanzierung 50 Prozent Landkreis/50 Prozent Kommunen

Kosten der Differenz zwischen Basisangebot und ausreichender Verkehrsbedienung  
./.. Fahrgeldeinnahmen (soweit aus 2. a. "Kosten Basisangebot" übersteigende Einnahmen beim Verkehrsunternehmen verbleiben)  
vom VU angebotener Zuschuss <sup>1</sup> (Defizit der Verkehrsbedienung aus der ausreichenden Verkehrsbedienung)

#### c. Finanzierung 50 Prozent Landkreis/50 Prozent Kommunen

Kosten der Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus (lit. A., Ziffer 4 der Richtlinie)  
./.. Mehreinnahmen aus der Zubestellung (Einnahmen und Einnahmerisiko verbleiben beim Verkehrsunternehmen)  
vom VU angebotener Zuschuss <sup>1</sup> (Defizit der Verkehrsbedienung aus den Zubestellungen)