

Vertrag

zwischen

dem Land Baden-Württemberg (das Land), vertreten durch den Verkehrsminister,
der Landeshauptstadt Stuttgart (die LHS), vertreten durch den Oberbürgermeister,

den Verbundlandkreisen

Böblingen, vertreten durch den Landrat,

Esslingen, vertreten durch den Landrat,

Ludwigsburg, vertreten durch den Landrat,

Rems-Murr-Kreis, vertreten durch den Landrat und

dem Verband Region Stuttgart (der VRS), vertreten durch die Regionaldirektorin

(zusammen nachfolgend „die Aufgabenträger“ genannt)

sowie der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (die VVS GmbH),

vertreten durch die Geschäftsführung,

über die Finanzierung der VVS-Tarifzonenreform

(Zuschussvereinbarung für die Tarifzonenreform)

Präambel

Im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) wird zum 1. April 2019 eine Tarifzonenreform durchgeführt. Damit sollen die Zugangshürden zum ÖPNV gesenkt, die Nutzung umweltfreundlicher ÖPNV-Angebote gefördert und der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. Mit der VVS-Tarifzonenreform verfolgen die Aufgabenträger verkehrs-, sozial- und umweltpolitische Ziele. Die VVS-Tarifzonenreform führt neben der Senkung der Fahrpreise für viele Kunden zu einer Vereinfachung des VVS-Tarifes. Die Aufgabenträger stellen zur Umsetzung der Tarifzonenreform dauerhaft hohe Finanzierungsbeiträge bereit, um die negativen finanziellen Folgen für die im VVS tätigen Verkehrsunternehmen auszugleichen (finanzieller Nettoeffekt). Die Ausgleichsleistungen werden als echter Zuschuss gewährt.

Der VRS setzt sich für eine nachhaltige Finanzierung der Tarifzonenreform durch die öffentliche Hand ein und hatte eine Finanzierung des nach Abzug des Landeszuschusses verbleibenden kommunalen Finanzierungsanteils über die Verkehrsumlage angeboten. Die LHS und die Verbundlandkreise haben sich jedoch auf eine verursachungsgerechte Aufteilung und direkte Finanzierung des kommunalen Anteils am Gesamtfinanzierungsbeitrag verständigt.

Im Einzelnen werden für die VVS-Tarifzonenreform folgende Festlegungen getroffen: Aus bisher 52 Tarifzonen werden fünf Ringzonen (zuzüglich der Außenzonen in den Nachbarlandkreisen, außerhalb der Verbundlandkreise¹). Die bisherigen Sektorengrenzen in den 30er- bis 70er-Tarifzonen entfallen. Die Aufteilung des Stadtgebietes Stuttgart (inklusive Korntal und Fellbach) in zwei Tarifzonen entfällt, somit bilden die heutigen Tarifzonen 10 und 20 künftig die Tarifzone 1. Die 60er- und 70er-Tarifzonen werden in Bezug auf die Kommunen der Verbundlandkreise zur neuen Zone 5 zusammengefasst. Die neue Tarifzoneneinteilung ist in der Anlage 1 dargestellt. Eine Tarifierfassung findet 2019 nicht statt. Die Preisstruktur des TagesTickets wird neu gestaltet.

Mit dieser Zuschussvereinbarung für die Tarifzonenreform werden die Grundlagen geschaffen, die Ziele der VVS-Tarifzonenreform zu erreichen und allen Beteiligten eine finanzielle Planungssicherheit zu verschaffen.

§ 1 Vertragsgegenstand

Der Vertrag regelt die Finanzierung der Tarifzonenreform im Verhältnis zwischen den Aufgabenträgern sowie zwischen den Aufgabenträgern und der VVS GmbH in Bezug auf ihre Rolle als Clearingstelle zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen.

§ 2 Maximale Gesamtfinanzierungsbeiträge der Aufgabenträger

- (1) Nach den Berechnungen des Gutachters Probst & Consorten, Dresden, errechnet sich aus der Tarifzonenreform ein negativer finanzieller Nettoeffekt für die Verkehrsunternehmen im VVS in Höhe von 42,1 Mio. Euro p. a. Hierbei wurde eine Preiselastizität in Höhe von -0,2 zugrunde gelegt (siehe Anlage).
- (2) Die danach erforderlichen maximalen Gesamtfinanzierungsbeiträge der Aufgabenträger belaufen sich dementsprechend für das Jahr 2019 auf 31,6 Mio. Euro, für die Jahre 2020 bis Ende 2024 auf jeweils 42,1 Mio. Euro.

¹ Eine Erweiterung des Tarifzonenplanes und die Schaffung zusätzlicher Tarifzonen sind möglich, soweit sich zukünftig das Tarifgebiet des VVS erweitert.

§ 3 Finanzierungsbeiträge des Landes

Das Land stellt als Anschubfinanzierung im Jahr 2019 einen festen Finanzierungsbeitrag von 8 Mio. Euro, in den Jahren 2020 und 2021 von jeweils 10 Mio. Euro, im Jahr 2022 von 6 Mio. Euro und in den Jahren 2023 und 2024 von jeweils 4 Mio. Euro zur Finanzierung der Tarifzonenreform als echten Zuschuss zur Verfügung.

§ 4 Aufteilung der Finanzierungsbeiträge zwischen der LHS und den Verbundlandkreisen sowie zwischen den Verbundlandkreisen untereinander

- (1) Der nach Abzug des Finanzierungsbeitrages des Landes verbleibende Finanzierungsbeitrag wird zwischen der Landeshauptstadt und den Verbundlandkreisen im Verhältnis 45 % (LHS) zu 55 % (Verbundlandkreise) aufgeteilt (Grundverteilung). Dieser Aufteilung liegt ein Rechenmodell nach Verursacherprinzip auf Basis des Gutachtens von Probst & Consorten, Dresden, zugrunde (Anlage 2). Nach der Grundverteilung ergibt sich eine Aufteilung der jeweiligen Finanzierungsbeiträge zwischen der LHS und den Verbundlandkreisen, wie sie in der Anlage 3 dargestellt ist.
- (2) Die Aufteilung der Finanzierungsbeiträge der Verbundlandkreise untereinander erfolgt nach der Einwohnerzahl des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg. Es werden die Daten des vorangegangenen Jahres (Stand jeweils 30. Juni) verwendet.
- (3) Sollte durch die Tarifzonenreform ein Mengenwachstum entstehen, das nach der rechnerischen Berücksichtigung der unterlassenen Tarifierpassung 2019 über den vom Gutachter prognostizierten Ansatz hinausgeht und dadurch der negative finanzielle Nettoeffekt für die Verkehrsunternehmen im VVS den Betrag von 42,1 Mio. Euro unterschritten wird, reduziert dies den jährlich zu übernehmenden Finanzierungsbeitrag der LHS und der Verbundlandkreise.
- (4) Der Unterschreibungsbetrag, unter dem maximalen Gesamtfinanzierungsbetrag von 42,1 Mio. EUR wird analog zur Berechnung der Aufteilung der kalkulierten Finanzierungsbeiträge zwischen der LHS und den Verbundlandkreisen nach Verursacherprinzip aufgeteilt und jeweils gesondert für die Jahre 2019 bis 2021 berechnet. Für diesen Unterschreibungsbetrag kann sich ein neues Verhältnis zwischen der LHS und den Verbundlandkreisen ergeben.

§ 5 Berechnung der tatsächlichen Finanzierungsbeiträge der LHS und der Verbundlandkreise für die Jahre 2019 bis 2021

- (1) Zur Berechnung der tatsächlichen Finanzierungsbeiträge der LHS und der Verbundlandkreise ist zunächst ein Referenzwert zu bilden, der grundsätzlich abbilden soll, wie sich die Fahrgeldeinnahmen ohne die Tarifzonenreform entwickelt hätten.
- (2) Die Berechnung erfolgt für die Jahre 2019 bis 2021, wobei der Referenzwert 2019 für die Jahre 2020 und 2021 jeweils mit der auf Basis des seit 2011 bestehenden transparenten Berechnungsverfahrens ermittelten durchschnittlichen Kostensteigerung fortgeschrieben wird.
- (3) Der Referenzwert für das Jahr 2019 ergibt sich aus den zu verteilenden VVS-Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2018. Der Referenzwert wird mit der durchschnittlichen Kostensteigerung des Verbundverkehrs, der die Basis für eine Tarifierungsmaßnahme bildet, fortgeschrieben. Der Steigerungssatz beträgt für das Jahr 2019 2,62 %.
- (4) Bei der Bildung der Referenzwerte werden auch die Verkehrsverbesserungsmaßnahmen, die zu einer Vorabzuscheidung führen, berücksichtigt: Für das Jahr 2019 sind die Vorabzuscheidungen für neue Verkehrsverbesserungsmaßnahmen des Jahres 2018, soweit sie wegen eines unterjährigen Beginns im Jahresergebnis 2018 noch nicht mit dem vollen Jahresbetrag abgebildet sind und die Vorabzuscheidungen für neue Verkehrsverbesserungsmaßnahmen des Jahres 2019 anteilig für den Zeitraum zwischen dem Beginn der verkehrsverbessernden Maßnahme und dem 31. Dezember 2019 aufzuschlagen. Für die Jahre 2020 und 2021 errechnet sich der Aufschlag analog. Die Vorabzuscheidungen fließen mit dem Preisstand des Jahres, für das der Referenzwert jeweils gebildet wird, in die Berechnung ein.
- (5) Die Differenz zwischen dem jeweils rechnerisch ermittelten Referenzwert und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ist von den Aufgabenträgern bis zur Höhe der maximalen Gesamtfinanzierungsbeiträge gemäß § 2 Absatz 2 zu tragen. Die tatsächlichen Finanzierungsbeiträge der LHS und der Verbundlandkreise für das jeweilige Jahr ergeben sich nach Abzug der jeweiligen Finanzierungsbeiträge des Landes nach § 3. Ihre prozentuale Aufteilung zwischen LHS und den Verbundlandkreisen sowie zwischen den Verbundlandkreisen untereinander richtet sich nach den Bestimmungen des § 4.

- (6) Sollten die maximalen Gesamtfinanzierungsbeiträge gemäß § 2 Absatz 2 nicht ausreichen und ein Delta zum jeweiligen Referenzwert entstehen, können die Verkehrsunternehmen das Delta durch Tarifizuschläge zu den normalen Tarifanpassungen über die nächsten vier Jahre ausgleichen, sofern die Marktsituation dies zulässt.

§ 6 Berechnung der Finanzierungsbeiträge der LHS und der Verbundlandkreise für die Jahre 2022 ff.

- (1) Der für das Jahr 2021 berechnete tatsächliche Finanzierungsbeitrag der Aufgabenträger nach § 5 Absatz 5 Satz 1 wird für die Folgejahre 2022 bis Ende 2024 unverändert herangezogen. Eine Dynamisierung des tatsächlichen Finanzierungsbeitrages ist nicht vorgesehen.

Dies gilt entsprechend für das Verhältnis zur Verteilung der nach Abzug des vom Land übernommenen Finanzierungsbeitrags verbleibenden Finanzierungsbeiträge der LHS und der Verbundlandkreise; im Übrigen gelten die §§ 3 und 4 sowie § 5 (6) entsprechend.

- (2) Die Finanzierung des aus der Tarifzonenreform voraussichtlich entstehenden negativen finanziellen Nettoeffekts ist auf Dauer auch über das Jahr 2024 hinaus angelegt. Auf Basis der Ergebnisse des Jahres 2023 wird die Angemessenheit der Finanzierungsbeiträge im Rahmen einer Evaluation überprüft. Eine Änderung der Höhe der Finanzierungsbeiträge für die Jahre ab 2025 kann nur im Einvernehmen der LHS und der Verbundlandkreise mit den Partnern des Einnahmezuscheidungsvertrages (EZV) erfolgen. Eine Änderung der Aufteilung zwischen der LHS und den Verbundlandkreisen kann nur in deren Einvernehmen erfolgen. Eine Änderung der Aufteilung zwischen den Verbundlandkreisen untereinander kann nur im Einvernehmen der Verbundlandkreise erfolgen.

§ 7 Weiterleitung der Finanzierungsbeiträge als Ausgleichsleistungen an die EZV-Partner durch die VVS GmbH

- (1) Die VVS GmbH nimmt die als echte Zuschüsse gewährten Finanzierungsbeiträge des Landes, der LHS und der Verbundlandkreise in ihrer Rolle als Treuhänderin entgegen. Sie dient somit als Clearingstelle für die Ausgleichsleistungen für die negativen finanziellen Folgen (finanzieller Nettoeffekt) der Tarifzonenreform für die im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen.
- (2) Die VVS GmbH zahlt die gewährten Finanzierungsbeiträge als Ausgleichsleistungen an die Partner des EZV aus. Die Höhe der Ausgleichsleistung je EZV-Partner ermittelt sich entsprechend dem jeweiligen negativen finanziellen Nettoeffekt eines EZV-Partners. Soweit im Ablauf eines Jahres erkennbar ist, dass die monatlich als Abschlagszahlungen zu leistenden Finanzierungsbeiträge des Landes, der LHS und der Verbundlandkreise den negativen finanziellen Nettoeffekt aus der Tarifzonenreform übersteigen, soll die VVS GmbH in angemessenem Umfang Finanzierungsbeiträge auf dem Treuhandkonto in Abstimmung mit der LHS und den Verbundlandkreisen und den EZV-Partnern zurückbehalten, um eine spätere Rückforderung von überzahlten Ausgleichsleistungen von den EZV-Partnern zu vermeiden bzw. zu vermindern.

§ 8 Zahlungsmodalitäten zwischen den Aufgabenträgern und der VVS GmbH

- (1) Das Land, die LHS und die Verbundlandkreise zahlen die Finanzierungsbeiträge als echte Zuschüsse gemäß §§ 3 bis 6 als Abschlagszahlungen mit Wirkung ab April 2019 an die VVS GmbH.
- (2) Die Abschlagszahlungen erfolgen monatlich jeweils zum ersten eines jeden Monats, beginnend ab dem 1. April 2019 für die Abrechnung April 2019.
- (3) Für das Jahr 2019 beträgt die monatliche Zahlung ein Neuntel des auf den maximalen Gesamtfinanzierungsbeitrag des Jahres 2019 entfallenden Anteils. Für die Jahre 2020 ff. beträgt die monatliche Zahlung ein Zwölftel des auf den Gesamtfinanzierungsbeitrag des jeweiligen Jahres entfallenden Anteils.
- (4) Die monatlichen Abschlagszahlungen für die Jahre 2020 ff. können im Bedarfsfall an den tatsächlichen Finanzierungsbedarf in Abstimmung mit der LHS, den Verbundlandkreisen und den EZV-Partnern angepasst werden.

- (5) Die Zahlung der Finanzierungsbeiträge erfolgt auf ein Treuhandkonto der VVS GmbH.
- (6) Etwaige Rückzahlungen von Finanzierungsbeiträgen durch die VVS GmbH an die LHS und die Verbundlandkreise für ein Jahr erfolgen bis spätestens zum 30. April des jeweiligen Folgejahres. Soweit die VVS GmbH die entsprechenden Beträge bereits weitergeleitet hat, hat die Rückzahlung ebenfalls bis spätestens zum 30. April des jeweiligen Folgejahres zu erfolgen, vorausgesetzt die Zahlungen konnten bis zu diesem Zeitpunkt von den Verkehrsunternehmen der Verbundstufe I bzw. dem VRS zurückgefordert werden. Erfolgt die Rückzahlung an die VVS GmbH zu einem späteren Zeitpunkt, erfolgt die Weiterleitung der Rückzahlung an die LHS und die Verbundlandkreise unverzüglich.

§ 9 Beihilferecht, Überkompensationskontrolle

- (1) Die tariflichen Regelungen der VVS-Tarifzonenreform sind Festlegungen von Höchsttarifen im Sinne der VO 1370/2007. Die Aufgabenträger sind zuständige Behörden im Sinne dieser Verordnung und tragen für die Einhaltung der Anforderungen des EU-Beihilferechts insbesondere der VO 1370/2007 Sorge. Die Finanzierungsbeiträge der Aufgabenträger sind Ausgleichsleistungen im Sinne dieser Verordnung für die negativen finanziellen Auswirkungen der im VVS tätigen Verkehrsunternehmen (negativer finanzieller Nettoeffekt). Dementsprechend haben die Aufgabenträger die Möglichkeit, diese Ausgleichsleistungen auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Art. 3 (1) VO 1370/2007 und/oder einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 (2) VO 1370/2007 als echten Zuschuss zu gewähren.
- (2) Entsprechend der VO 1370/2007 sind übermäßige Ausgleichsleistungen zu vermeiden. Die Ausgestaltung der Finanzierung nach der VO 1370/2007 und die entsprechende Überkompensationskontrolle für die Ausgleichsleistungen auf Grund der finanziell negativen Auswirkungen der tariflichen Regelungen der VVS-Tarifzonenreform haben die jeweils zuständigen Aufgabenträger sicherzustellen. Die Weiterleitung der Ausgleichsleistungen durch die VVS GmbH an die EZV-Partner erfolgt auf Basis geltender Regularien des Beihilferechts und wird durch die zuständigen Aufgabenträger sichergestellt.

- (3) Das Land, die Verbundlandkreise und der VRS verständigen sich darauf, dass die Auszahlung der Ausgleichsleistungen für die Bus- und Eisenbahnverkehre der Verbundstufe II in der Aufgabenträgerschaft des Landes bzw. der Landkreise auf Basis geltender Regularien des Beihilferechtes durch den Verband Region Stuttgart erfolgt. Die entsprechenden Regelungen werden durch den VRS getroffen.

§ 10 Umsatzsteuer und Erstattungsleistungen gemäß SGB IX

- (1) Das Finanzministerium Baden-Württemberg hat mit Schreiben vom 11. Februar 2019 bestätigt, dass die aus diesem Vertrag zu leistenden Finanzierungsbeiträge sowie die über die beihilferechtlichen Finanzierungsinstrumente der Aufgabenträger vorzunehmenden Auszahlungen der Ausgleichsleistungen an die im VVS tätigen Verkehrsunternehmen echte nichtsteuerbare Zuschüsse darstellen.
- (2) Sollte sich die Bewertung der Ausgleichsleistungen als echter nichtsteuerbarer Zuschuss wider Erwarten zu einem späteren Zeitpunkt ändern, sollen den im VVS tätigen Verkehrsunternehmen keine wirtschaftlichen Nachteile entstehen. In diesem Falle würde der Ausgleichsbetrag auf Bruttobasis berechnet. Sollte eine Versteuerung gefordert werden, erhalten die Verkehrsunternehmen eine Erstattung der dann anfallenden Umsatzsteuer einschließlich etwaiger Zinsen aus Steuernachforderungen. Dies gilt auch, wenn die Ausgleichsleistungen rückwirkend nach Beendigung dieser Vereinbarung der Umsatzsteuer unterworfen werden sollten. Die Höhe der maximalen Gesamtfinanzierungsbeiträge nach § 2 Abs. 2 bleibt davon unberührt.
- (3) Den sich durch die Tarifzonenreform ergebenden finanziellen Nettoeffekt bei den Erstattungsleistungen gemäß § 231 Absatz 1 SGB IX gleichen das Land, die LHS und die Verbundlandkreise bis zur Höhe des maximalen Gesamtfinanzierungsbeitrags nach § 2 Abs. 2 aus.

§ 11 Kündigung

- (1) Eine ordentliche Kündigung des Vertrages ist frühestens zum 31. Dezember 2024 möglich. Sie ist dann nur zum Ende eines Jahres und unter Einhaltung einer Frist von mindestens 18 Monaten möglich.
- (2) Die Möglichkeit zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt davon unberührt.

- (3) Eine Kündigung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform und muss gegenüber allen übrigen Vertragspartnern schriftlich ausgesprochen werden.
- (4) Die Vertragsparteien vereinbaren für den Fall einer Kündigung durch einen oder mehrere Vertragspartner unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen, mit dem Ziel den Fortbestand der Elemente der VVS-Tarifzonenreform dauerhaft in ihrem Bestand zu sichern.

§ 12 Nebenabreden und Schriftformerfordernis

- (1) Nebenabreden zu diesem Vertrag bestehen nicht.
- (2) Änderungen an bzw. Ergänzungen zu diesem Vertrag, einschließlich der Änderung dieses Schriftformerfordernisses, bedürfen der Schriftform.

§ 13 Gerichtsstand

Gerichtsstand ist Stuttgart.

§ 14 Salvatorische Klausel

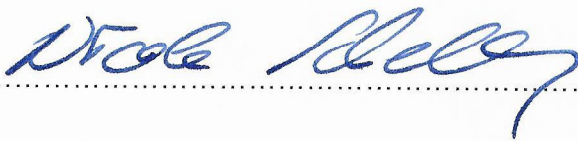
- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam oder undurchführbar sein oder nach Vertragsschluss unwirksam oder undurchführbar werden, bleibt davon die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen unberührt.
- (2) An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung soll diejenige wirksame und durchführbare Regelung treten, deren Wirkungen der wirtschaftlichen Zielsetzung am nächsten kommen, die die Vertragsparteien mit der unwirksamen bzw. undurchführbaren Bestimmung verfolgt haben. Die vorstehenden Bestimmungen gelten entsprechend für den Fall, dass sich der Vertrag als lückenhaft erweist.

Stuttgart, den 27.3.2019

Für das Land Baden-Württemberg



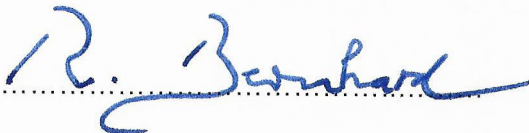
Für den Verband Region Stuttgart (VRS)



Für die Landeshauptstadt Stuttgart



Für den Landkreis Böblingen



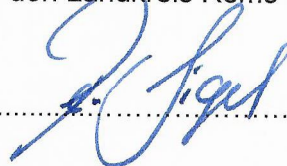
Für den Landkreis Esslingen



Für den Landkreis Ludwigsburg



Für den Landkreis Rems-Murr-Kreis



Für den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)



