

ÖPNV-Zukunftsvereinbarung

zwischen

dem **Landkreis Ravensburg**,

vertreten durch den Landrat Harald Sievers

Friedenstrasse 6, 88212 Ravensburg

„**Landkreis**“

der **Stadt Ravensburg**,

vertreten durch den Oberbürgermeister Dr. Daniel Rapp

Marienplatz 26, 88212 Ravensburg

der **Stadt Weingarten**,

vertreten durch den Oberbürgermeister Clemens Moll

Kirchstr. 2, 88250 Weingarten

(gemeinsam: „**die Städte**“)

der **Gemeinde Baidt**,

vertreten durch die Bürgermeisterin Simone Rürup

Marsweilerstraße 4, 88255 Baidt

der **Gemeinde Baienfurt**,

vertreten durch Bürgermeister Günter A. Binder

Marktplatz 1, 88255 Baienfurt

(gemeinsam: „**die Gemeinden**“)

Der Landkreis, die Städte und Gemeinden gemeinsam auch „**die Parteien**“

Präambel

Der **Landkreis Ravensburg** ist Aufgabenträger für den Öffentlichen Personenverkehr („ÖPNV“) gem. § 6 Abs. 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs („ÖPNVG-BW“) sowie zuständige Behörde gem. Art. 2 lit. b) VO EG/1370/2007.

Die Städte Ravensburg und Weingarten sowie die Gemeinden sind interventionsbefugte zuständige Behörden („freiwilliger ÖPNV-Aufgabenträger“) nach § 6 Abs. 1 S. 2 ÖPNVG-BW für den ÖSPV auf jeweils eigener Gemarkung sowie insoweit ebenfalls zuständige Behörde gem. Art. 2 lit. b) VO EG/1370/2007.

Derzeit werden die ÖPNV-Verkehrsleistungen mit verkehrlichem Schwerpunkt in den Städten Ravensburg und Weingarten von den Ravensburger Verkehrs- und Versorgungsbetrieben (Eigenbetrieb) („RVV“) und von den Stadtwerken Weingarten (Eigenbetrieb) bestellt und finanziert. Mit der operativen Durchführung der Verkehrsleistungserbringung sind Subunternehmer beauftragt. Daneben agieren weitere Verkehrsunternehmen auf Basis eigenwirtschaftlicher Konzessionen.

Die Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH („Stadtbus GmbH“) ist aktuell ein Zusammenschluss lokal tätiger Verkehrsunternehmen, der RVV und der Stadtwerke Weingarten. Hauptaufgabe der Stadtbus ist gemeinsame Abstimmung von Tarif- und Marketingangelegenheiten. Im Übrigen agieren die Stadtbus-Partner in Eigenregie.

Die Parteien sind sich einig, diesen status quo mit Wirkung zum 01.01.2027 mit einem noch stärker kommunal gesteuerten ÖPNV abzulösen. Hierzu soll die Stadtbus GmbH künftig zu einem operativ tätigen Verkehrsunternehmen aufgewertet werden. Die neue kommunale Stadtbus GmbH wird als interner Betreiber der Städte und Gemeinden die Verkehrsleistungen zu einem relevanten Anteil selbst erbringen. Angestrebt sind Verkehrsleistungen der Stadtbus

auf Gemarkungen der Parteien dieser Vereinbarung und somit in den Bereichen des Gemeindeverbands Mittleres Schussental.

Der Gemeindeverband Mittleres Schussental („GMS“) hat den „Klimamobilitätsplan Gemeindeverband Mittleres Schussental 2030 “ mit dem Bericht und den Anlagen als Grundlage für die Verkehrs- und Mobilitätsplanung des Gemeindeverbands Mittleres Schussental bis 2030 am 30.11.2023 in der Verbandsversammlung beschlossen. Beginn und Ziele des Klimamobilitätsplans stehen damit für die Verbandsgemeinden verbindlich fest. Der Klimamobilitätsplan sieht u.a. eine stufenweise qualitative und quantitative Ausweitung des ÖPNV-Angebots vor.

Eine teilweise Untervergabe der Verkehrsleistung an weitere Verkehrsunternehmen (neben der neuen Stadtbus GmbH) ist denkbar und aufgrund der grundsätzlich angestrebten Angebotserweiterung wahrscheinlich. Durch die Attraktivierung des Nahverkehrs sollen mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden. Um die kommunale Klima- und Mobilitätswende zu erreichen, muss der Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) gestärkt werden. Damit kann mittelfristig eine spürbare Verschiebung innerhalb des Modal Split bewirkt werden.

Hieraus abgeleitet besteht zwischen den Parteien das gemeinsame Verständnis, dass für Gemeindegrenzen überschreitende Verkehre eine, auch finanzielle, Zuständigkeit seitens des Aufgabenträgers Landkreis Ravensburg besteht. Vor diesem Hintergrund schließen die Parteien folgende ÖPNV-Zukunftsvereinbarung.

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Mit dieser Vereinbarung regeln die Parteien ihre Zusammenarbeit bei der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im künftigen ÖPNV-Netz der Städte und Gemeinden. Dies betrifft insbesondere auch die Fortentwicklung und Finanzierung des zugrunde liegenden Verkehrsangebots. Für mögliche künftige Verkehrsleistungen außerhalb des heutigen Bediengebietes des Stadtbusses entsteht kein Anspruch auf einen Beitrag des Landkreises.

- (2) Die Städte und Gemeinden haben die nach dem Nahverkehrsplan und dem ÖPNV-Konzept des Landkreises (Anhang) notwendigen Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehre während der Laufzeit dieser Vereinbarung zu organisieren, zu finanzieren und sicher zu stellen. Es wird angestrebt, dass die beteiligten öffentlich beherrschten Verkehrsunternehmen die Linienkonzessionen für eine Laufzeit von im Regelfall 10 Jahren beantragen. Abweichende Laufzeiten sind möglich (z.B. bei erheblichen Investitionen in Elektromobilität, wenn eine im Durchschnitt längere Amortisierungsdauer der Investitionen erwartet wird).
- (3) Der Landkreis gewährt hierfür Zuschüsse, deren Höhe und Fortschreibung sich nach dieser Vereinbarung richten. Für etwaige künftige Verkehrsleistungen außerhalb des heutigen Bediengebietes des Stadtbusses entsteht kein Anspruch auf einen Zuschuss des Landkreises.
- (4) Soweit die Städte oder Gemeinden für den Erlass öffentlicher Dienstleistungsaufträge gem. VO EG/1370/2007 hinsichtlich der von dieser Vereinbarung umfassten Verkehre (§ 2 Abs. 1) auf die Übertragung der Vergabebefugnis angewiesen sind, werden der Landkreis und die betroffene Gebietskörperschaft in vertrauensvoller Zusammenarbeit entsprechende Abstimmungen vornehmen.

§ 2

Finanzierung

- (1) Der Landkreis erkennt auf Grundlage von § 6 ÖPNVG-BW eine finanzielle Verantwortung für die Bereitstellung eines Grundangebotes auf den Gemeindegrenzen überschreitenden Bestandslinien im Stadtbus Ravensburg Weingarten an. Dies betrifft auf Basis des aktuellen Liniennetzplans die Linien:
- 1: Ravensburg Schmalegg/Weststadt – Ravensburg Bahnhof – Weingarten – Baienfurt – Baindt (über Kategorie 1+)
 - 5: Ravensburg Bahnhof – Weingarten – Baienfurt Niederbiegen – Baienfurt auf einem angepassten Linienweg über die Hähnlehofstraße (Kategorie 1+)
- (2) Auf Grundlage der im ÖPNV-Konzept des Landkreises 2021 festgelegten Mindestbedienstandards erfolgt eine Berechnung des vom Landkreis finanzierten Grundangebotes bzw. der daraus abgeleiteten Zuschusshöhe:

Linie	Fahrweg	Neue Fahrleistung [km]	Steigerung Angebotsleistung	Kosten je km	Gesamt- einnahmen	Benötigter Zuschuss
1	RV Schmalegg - Bdt Marsweiler	867.881	118%	4,20 €	2.960.326 €	684.774 €
5	RV Bahnhof - Bft Achtalschule	230.172	358%	4,20 €	374.892 €	591.831 €
					Summe:	1.276.605 €

- (3) Die Zuschusshöhe nach Abs. 2 ist (vorbehaltlich einer Preisfortschreibung gem. § 3) verbindlich. Das Einnahmenrisiko tragen die Städte und Gemeinden.
- (4) Sofern zukünftige Linienwegsänderungen, Taktverdichtungen oder sonstige die Fahrleistung adjustierende Anpassungen des Stadtbus erfolgen, ist der Landkreis zu einer Kostenübernahme nicht verpflichtet. Wenn sich die Fahrleistung auf Veranlassung des Landkreises, beispielsweise aufgrund einer Aktualisierung des ÖPNV-Konzepts des Landkreises oder auf Basis eines angepassten Nahverkehrsplans, gegenüber der heutigen Taktung und Kategorisierung verändert, können die Parteien eine Anpassung des Zuschusses verlangen. Der Zuschuss ist in diesem Fall nach den in Abs. 2 dargestellten Grundsätzen sowie einvernehmlich zwischen den Parteien wie folgt zu berechnen: Veränderte Fahrkilometerleistung multipliziert mit den Kosten je km abzgl. der Einnahmen.
- (5) Der Zuschuss nach Abs. 2 enthält keine Mittel nach § 15 ÖPNVG für nicht von dieser Vereinbarung umfassten Verkehre innerhalb einer Gemarkung (z.B. aktuelle Linien 3, 4 und 6). Diese Mittel leitet der Landkreis wie bisher zusätzlich an die Städte und Gemeinden weiter. Sofern in Bezug auf von dieser Vereinbarung umfassten Verkehre (Abs. 1) zukünftige Linienwegsänderungen, Taktverdichtungen oder sonstige die Fahrleistung adjustierende Anpassungen des Stadtbus erfolgen, die nicht ihren Ursprung in einer Aktualisierung des ÖPNV-Konzepts oder angepassten Nahverkehrsplans des Landkreises haben, gewährt der Landkreis insoweit keine weiteren Mittel nach § 15 ÖPNVG.

Bei einer Neuverteilung der ÖPNVG-Mittel durch den Landkreis erfolgt eine angemessene Beteiligung der Städte und Gemeinden an den ÖPNVG-Mitteln des

Landkreises. Hierfür werden noch weitergehende Regelungen zu einem späteren Zeitpunkt getroffen.

- (6) Der Landkreis möchte durch sein Engagement dazu beitragen, den ÖPNV im Stadtbusgebiet auszubauen. Sollte der Ausbau ab dem Jahr 2027 in Summe im gesamten Bediengebiet unterhalb den in Anlage 3 des beschlossenen GMS-Klimamobilitätsplans enthaltenen Fahrplankilometern bleiben, kann der Landkreis seinen Beitrag im Verhältnis der tatsächlich realisierten Fahrplankilometer zu den im beschlossenen GMS-Klimamobilitätsplan dargestellten geplanten Fahrplankilometern mindern. Maßgeblich ist die durchschnittliche tatsächliche jährliche Kilometerleistung.
- (7) Falls die Parteien sich auf Mehrverkehre im Vergleich zum Stand gem. Abs. 2 einigen, für die der Landkreis weitere Zuschüsse und Mittel nach § 15 ÖPNVG ausreichen soll, weisen die Städte und Gemeinden auf Wunsch des Landkreises nach, dass insoweit keine Überkompensation erfolgt ist.

§ 3

Preisfortschreibung gem. ÖPNV-Index BW

- (1) Die fahrleistungsbezogenen Kosten gemäß Tabelle in § 2 Abs. 2 („Kosten je km“) werden jeweils zum 1. Januar eines Jahres (rückwirkend) dynamisiert, erstmals zum 1. Januar des auf die Unterzeichnung dieser Vereinbarung folgenden Kalenderjahres.
- (2) Die Anpassung richtet sich an die prozentuale Kostensteigerung der durchschnittlichen Kosten („Fortschreibung der Gesamtkosten“) gemäß des für das entsprechende Jahr veröffentlichte ÖPNV-Index Baden-Württemberg (ÖPNV-Index BW) des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.
- (3) Die auf Geheiß der Parteien handelnde kommunale Stadtbus GmbH teilt dem Landkreis den zum 01.01. eines jeden Jahres geltenden, dynamisierten Kostensatz je km bis spätestens 01.06. des jeweiligen Jahres deklaratorisch mit.

§ 4

Tarifgestaltung

Auch auf den Regionalbuslinien wird bei Beförderungen innerhalb des Tarifgebietes des Stadtbusses Ravensburg Weingarten (bodo-Zonen 30, 32 und Teile der Zone 31) der Tarif des Stadtbusses Ravensburg Weingarten anerkannt und verkauft. Sollten die Fahrpreise aufgrund von Beschlüssen der Gesellschafter des Stadtbusses Ravensburg Weingarten gegenüber den Tarifen des bodo-Verkehrsverbundes abgesenkt werden, so besteht der Einnahmeanspruch der Regionalbuslinien fort und ist vom Stadtbus Ravensburg Weingarten auszugleichen.

§ 5

Auszahlungsmodalitäten

- (1) Der Landkreis zahlt die Zuschüsse nach § 2 inkl. Preisfortschreibung gem. § 3 an die Städte und Gemeinden gemäß eines Aufteilungsschlüssels, welcher auf Geheiß der Städte und Gemeinden von der Stadtbus GmbH berechnet und dem Landkreis mitgeteilt wurde. Dieser Aufteilungsschlüssel bleibt so lange gegenüber dem Landkreis wirksam, bis ein neuer Aufteilungsschlüssel mitgeteilt wird.
- (2) Die Auszahlung erfolgt zum 01.07. eines Jahres in Höhe und mit Wirkung für das jeweils laufende Kalenderjahr. Die Stadtbus GmbH teilt dem Landkreis zum jeweils 01.06. den Zuschussanspruch mit, der die Kostenfortschreibung sowie eine mögliche Anpassung der Zuschusshöhe aufgrund von § 2 Abs. 6 enthält.
- (3) Die Städte und Gemeinden sichern dem Landkreis zu, in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen an die Stadtbus GmbH diese zur Beachtung des Überkompensationsverbots zu verpflichten und Überkompensationskontrollen im Rahmen der gesetzlichen Intervalle durchzuführen.

§ 6

Beitritt weiterer Gebietskörperschaften

Die Parteien können den Beitritt weiterer Gebietskörperschaften beschließen. Hierzu verfassen und unterzeichnen sämtliche bisherige Parteien und die neue(n)

Gebietskörperschaft(en) einen Nachtrag zu dieser Vereinbarung. Der Nachtrag muss insbesondere die finanziellen Auswirkungen des Beitritts (ggf. veränderter Auszahlungsschlüssel und Zuschusshöhe) regeln.

§ 7

Laufzeit, Aufhebung und Kündigung

- (1) Diese Vereinbarung tritt mit Wirkung zum 01.01.2027 in Kraft und ist für unbefristete Zeit geschlossen.
- (2) Diese Vereinbarung ist aufschiebend bedingt durch die Neuorganisation der Stadtbuss GmbH (neue Gesellschafterstruktur bestehend aus den Parteien dieser Vereinbarung; übrige Alt-Gesellschafter sind ausgetreten).
- (3) Eine ordentliche Kündigung, die nicht von allen Parteien ausgesprochen wird, sondern nur von einer oder mehreren Parteien, muss schriftlich gegenüber den nicht kündigenden Parteien erklärt werden. Eine Kündigung ist frühestens mit Wirkung zum Ablauf der (zeitlich harmonisierten) Konzessionen der Linien gem. § 2 Abs. 1 zulässig und muss spätestens drei Jahre vorher ausgesprochen werden.
- (4) Davon unberührt bleibt das Recht einer Partei, die Vereinbarung aus wichtigem Grund, den der kündigende Teil nicht zu vertreten hat, und der diesem unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen das Aufrechterhalten der Vereinbarung unzumutbar macht, vorzeitig zu kündigen. Ein wichtiger Grund im Sinne von Satz 1 kann insbesondere gegeben sein bei einer Änderung der Aufgabenträgerschaft, der grundsätzlichen ÖPNV-Finanzierung durch das Land oder bei einer vergleichbaren nachträglichen wesentlichen Änderung der Rechts- oder Sachlage, auf die die Parteien keinen Einfluss haben und die sich auf das zugrunde liegende Verkehrsangebot oder dessen Finanzierung für eine oder mehrere Parteien erheblich nachteilig auswirkt. Die Parteien streben an, in diesem Fall anstelle der außerordentlichen Kündigung eine einvernehmliche Anpassung dieser Vereinbarung herbeizuführen. Mögliche Schadensersatzansprüche bleiben durch die Kündigung unberührt.

- (5) Diese Vereinbarung bleibt über das Ende der Laufzeit hinaus Grundlage für evtl. noch bestehende Zahlungsverpflichtungen.

§ 8

Steuerklausel

Die Parteien gehen davon aus, dass es sich bei den Zuschüssen nach dieser Vereinbarung um sog. echte Zuschüsse handelt, die nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Sollte die Finanzverwaltung eine andere Auffassung vertreten, kommen die Parteien zu Gesprächen zusammen.

§ 9

Schlussbestimmungen

- (1) Sollte eine Bestimmung dieser Vereinbarung unwirksam oder undurchführbar sein oder werden oder die Vereinbarung eine an sich notwendige Regelung nicht enthalten, so berührt dies die Wirksamkeit der Vereinbarung im Übrigen nicht. Die Parteien verpflichten sich, zur Ersetzung einer unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung der Regelungslücke, eine rechtlich zulässige Bestimmung unter Beachtung der gebotenen Form zu vereinbaren, die so weit wie möglich dem entspricht, was die Parteien gewollt haben oder nach dem Sinn und Zweck der Vereinbarung gewollt hätten, wenn sie die Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit der betreffenden Bestimmung bzw. die Regelungslücke erkannt hätten.
- (2) Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung, einschließlich dieser Schriftformklausel, bedürfen der Schriftform.

Für den Landkreis Ravensburg:

Ravensburg, den _____

Der Landrat

Für die Stadt Ravensburg:

Ravensburg, den _____

Der Oberbürgermeister

Für die Stadt Weingarten

Weingarten, den _____

Der Bürgermeister

Für die Gemeinde Baidt:

Baidt, den _____

Die Bürgermeisterin

Für die Gemeinde Baienfurt:

Baienfurt, den _____

Der Bürgermeister