

**Nachtrag**

**zur**

Vereinbarung vom 22.11.2017

zwischen

dem Land Baden-Württemberg  
vertreten durch das Ministerium für Verkehr  
- nachfolgend Land genannt -

und

dem Verband Region Stuttgart  
vertreten durch die Regionaldirektorin  
- nachfolgend Region genannt -

**über die Ausstattung der Region mit Regionalisierungsmitteln des Bundes für den Betrieb der S-Bahn Stuttgart sowie weiterer Schienenpersonennahverkehre in der Aufgabenträgerschaft der Region.**

Am 22.11.2017 haben das Land und die Region eine Vereinbarung über die Ausstattung der Region mit Regionalisierungsmitteln geschlossen. Danach erhält die Region zur Finanzierung der in ihrer Aufgabenträgerschaft stehenden Schienenpersonennahverkehre ab dem Jahr 2016 pauschal einen Anteil von 9,1 % jährlich der auf Baden-Württemberg entfallenden Regionalisierungsmittel des Bundes.

Mit der Umsetzung des ETCS/DSTW-Pilotprojekts in der Region Stuttgart als Pilotprojekt des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ beabsichtigt die Region eine Angebots- und Qualitätsoffensive, um die Attraktivität der S-Bahn zu steigern. Die Region wird damit dem stetig wachsenden Mobilitätsbedarf durch einen erheblichen Kapazitätsausbau bei der S-Bahn gerecht. Dies erfordert neben der Einführung von ETCS/ATO GoA 2 als neuer Leit- und Sicherungstechnik auch zusätzliche Betriebsleistungen und die Beschaffung weiterer S-Bahn-Fahrzeuge. An der Finanzierung der zusätzlichen Betriebsleistungen wird sich das Land in pauschalierter Form beteiligen. Durch die nachstehend geregelte Erhöhung ihres pauschalen Anteiles an den Regionalisierungsmitteln des Landes profitiert die Region zudem mehrfach von der Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch das Klimapaket des Bundes und kann in eigener Verantwortung die Betriebsleistungen der S-Bahn in nachhaltiger Form, z.B. durch den Bezug von Ökostrom, durchführen.

Vor diesem Hintergrund vereinbaren das Land und die Region Folgendes:

1. § 1 Abs. 1 der Regionalisierungsmittelvereinbarung v. 22.11.2017 wird wie folgt geändert:

*Zur Finanzierung der in ihrer Aufgabenträgerschaft stehenden Schienenpersonennahverkehre erhält die Region ab dem Jahr 2016 bis einschließlich zum Jahr 2020 pauschal einen Anteil von 9,1 % jährlich der auf Baden-Württemberg entfallenden Regionalisierungsmittel des Bundes. Ab dem Jahr 2021 bis zum 30. Juni 2032 erhöht sich der pauschale Anteil der Region auf 9,9 % jährlich. Voraussetzung hierfür sind die zwischen VM und VRS in der Nachtragsvereinbarung vom XX.XX.XXXX festgehaltenen Maßnahmen. Sollten diese nicht wie vorgesehen umgesetzt werden*

*können, enthält diese Nachtragsvereinbarung Regelungen zur Kürzung des pauschalen Anteils. Berechnungsbasis für die 9,9 % sind die dem Land Baden-Württemberg nach der jeweils gültigen Fassung des Regionalisierungsmittelgesetz zustehenden Regionalisierungsmittel mit Ausnahme der vom Bund in 2020 gewährten Sonderzahlung von 2,5 Milliarden € zur Bewältigung der finanziellen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie (Rettungsschirm). Auch im Falle der Verstetigung dieser Sonderzahlung durch den Bund (in gleicher oder anderer Höhe) wird diese nicht Bestandteil der Berechnungsbasis für die 9,9 %.*

2. Die Region beabsichtigt eine bedarfsgerechte Leistungsausweitung bei der S-Bahn in folgendem Umfang:

Umsetzungszeitpunkt (Planung)	Leistungsmehrung (Zugkilometer)	Leistungsmehrung (Behängungskilometer)
12/2023		490.000
12/2024		490.000
12/2025	180.000	460.000
12/2026	110.000	460.000
12/2027	261.000	
12/2028		
12/2029		
12/2030		

Im Rahmen der vorgesehenen Leistungsausweitungen entsprechen die folgenden Maßnahmen den aktuellen verkehrlichen Anforderungen im S-Bahn-Bereich und sollen daher vorrangig umgesetzt werden.

- a) Langzugbildung in den Hauptverkehrszeiten (insgesamt 1.500.000 zusätzliche Behängungskilometer/a).
- b) Verlängerung von 4 Fahrten je Stunde über die Schwabstraße hinaus bis Stuttgart-Vaihingen (110.000 zusätzliche Zugkilometer/a), davon zwei Fahrten weiter bis Böblingen (zusätzliche 261.000 Zugkilometer/a).
- c) Einrichtung einer HVZ-Verdichterlinie zwischen Weil der Stadt und Feuerbach. Diese Linie muss mit der trassentechnisch maximal möglichen Beschleunigung bei einer angemessenen

Betriebsqualität zwischen Weil der Stadt und Feuerbach verkehren. Sollte aufgrund von Wünschen der Region bezüglich Haltepolitik und Taktlagen die maximal technisch mögliche Beschleunigung nicht möglich sein, erfordert dies die vorherige Zustimmung des Landes (zusätzliche 180.000 Zugkilometer/a).

Sofern die Umsetzung der unter a) bis c) genannten Maßnahmen aus anderen Gründen (z.B. infrastrukturelle Voraussetzungen) nicht möglich ist oder sofern andere Maßnahmen den sich ggf. ändernden verkehrlichen Anforderungen besser gerecht werden, kann die Region dem Land anstelle der unter a) bis c) genannten Maßnahmen andere Verkehrsverbesserungen zur Umsetzung vorschlagen. Diese Realisierung dieser Maßnahmen setzt das Einvernehmen mit dem Land voraus.

Daneben sagt die Region Folgendes zu:

- Qualitätsverbesserungen durch Erhöhung der Fahrzeugreserve.
- Zustimmung und Unterstützung zu dem im Winter 2019/2020 ausgehandelten Kompromiss zur Übergabe von Gesellschafteranteilen der DB Regio im VVS an die zukünftigen Betreiber des SPNV in Aufgabenträgerschaft des Landes bzw. deren Bündelgesellschaft. Land und Region streben dabei weiterhin eine sachgerechte Weiterentwicklung der Entscheidungsstrukturen an.

Die Region setzt sich auch zukünftig für eine faire und leistungsgerechte Zuschreibung von Mehrerlösen in den Einnahmezuschlags- und Einnahmeverfahren (EZV/EAV) im VVS ein. Ziel ist es die Angebotsoffensiven der S-Bahn und im Regionalverkehr stärker durch die damit generierten Mehrerlöse gegenfinanzieren zu können.

3. Sofern die von der Region beabsichtigten Leistungsausweitungen gemäß der unter Ziffer 2 dargestellten Tabelle nicht bis spätestens zwei Jahre nach ihrem geplanten Umsetzungszeitpunkt realisiert wurden, so gelten die nachstehenden Prozentwerte für eine Absenkung des jährlichen Regionalisierungsmittelanteils. Die Reduzierung erfolgt rückwirkend ab dem ursprünglich vorgesehenen Umsetzungszeitpunkt. Teilweise bereits umgesetzte Verkehrsverbesserungen werden dabei anteilig berücksichtigt. Bei einer vollständigen Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt entfällt die Absenkung. Land und Region können zum Eintrittszeitpunkt gemeinsam eine anderweitige Regelung treffen. Die Werte für die Absenkung orientieren sich im Verhältnis grob an den gemeinsam ermittelten Kostenschätzungen für die genannten Maßnahmen. Die Region hat dem Land eine Verzögerung im Sinne des Satzes 1 unverzüglich anzuzeigen. Die Reduzierung muss innerhalb eines Jahr nach dieser Anzeige vom Land eingefordert werden. Ein Anspruch des Landes auf Reduzierung besteht nicht, soweit Einvernehmen über eine andere Verkehrsverbesserungsmaßnahme gemäß Ziffer 2 erzielt werden konnte und diese Maßnahme im Umfang der zusätzlichen Behängungs- oder Zugkilometer der ursprünglich geplanten Maßnahme grob entspricht.

Umsetzungszeitpunkt (Planung)	Leistungsmehrung (Behängungskilometer)	Maximale Reduzierung in Prozentpunkten
12/2023	490.000	0,075
12/2024	490.000	0,075
12/2025	460.000	0,075
12/2026	460.000	0,075
12/2027		

12/2028		
12/2029		

Umsetzungszeitpunkt (Planung)	Leistungsmehrung (Zugkilometer)	Maximale Reduzierung in Prozentpunkten
12/2023		
12/2024		
12/2025	180.000	0,15
12/2026	110.000	0,1
12/2027	261.000	0,25
12/2028		
12/2029		

4.

a) Die Vertragspartner sind sich einig, dass bei den anstehenden Fahrplanabstimmungen seitens des Landes, der Region und der beteiligten Verkehrsunternehmen eine erhöhte Kompromissbereitschaft und enge Zusammenarbeit notwendig ist. Dies betrifft insbesondere die folgenden Punkte:

- Einschränkungen für den Regional- und Fernverkehr und für die S-Bahn bei vorzeitiger Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und Stuttgart 21
- Zu erwartende betriebliche Einschränkungen und Haltausfällen durch die Inbetriebnahme des Projekts

„Stuttgart 21“ einschließlich einer interimswiseisen Gäubahn-Führung.

Dabei steht das Gesamtinteresse aller Fahrgäste im Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr im Vordergrund.

- b) Die Vertragspartner sind sich zudem darin einig, dass das Land durch die Erhöhung des pauschalen Anteiles der Region an den Regionalisierungsmitteln gemäß Ziffer 1.) seine Verpflichtung aus § 7 der Regionalisierungsmittelvereinbarung vom 22.11.2017 erfüllt. § 7 der Regionalisierungsmittelvereinbarung vom 22.11.2017 ist daher mit Inkrafttreten dieser Vereinbarung gegenstandslos.
5. Soweit sich aus den vorstehenden Regelungen nichts Anderes ergibt, gilt die Regionalisierungsmittelvereinbarung vom 22.11.2017 weiter. Die Regelungen in § 2 der Regionalisierungsmittelvereinbarung vom 22.11.2017 sind jedoch nur dann auf die zusätzlichen Zugkilometer gemäß Ziffer 2. sowie auf die gegebenenfalls in Ersetzung der ursprünglich in Ziffer 2. vorgesehenen Maßnahmen zusätzlich bestellten Zugkilometer anwendbar, solange die Region im Rahmen Ihrer Aufgabenträgerschaft nicht eigene Baumaßnahmen veranlasst, die zu einer Erhöhung der Infrastrukturkosten führen. Die Region ist verpflichtet solche Maßnahmen ggü. dem Land anzuzeigen.

Stuttgart, den \_\_\_\_\_ Stuttgart, den \_\_\_\_\_

Entwurf