

Sitzungsvorlage Nr. 311/2019

Verkehrsausschuss

am 27.02.2019



zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

01.02.2019 – VA31119

545 - VA-Ö - 311/2019

Zu Tagesordnungspunkt 1

VVS-Tarifzonenreform – vertragliche Umsetzung

I. Sachvortrag

1. Tarifzonenreform

Neben dem Gemeinderat der Landeshauptstadt und den Gremien der Verbundlandkreise hat der Verkehrsausschuss am 23.07.2018 im Vorgriff auf die erfolgte Entscheidung im VVS-Aufsichtsrat der zum 01.04.2019 geplanten VVS-Tarifzonenreform und den zwischen den Finanzierungspartnern (Landeshauptstadt und Verbundlandkreisen) sowie den EZV-Partnern (SSB, DB und Verband Region Stuttgart) abgestimmten Finanzierungseckpunkten (vgl. Vorlage VA-288/2018) zugestimmt. Die Geschäftsstelle wurde gleichzeitig beauftragt, auf dieser Grundlage mit der Verbundgesellschaft und den Partnern im VVS einen Vertrag zur Umsetzung und Finanzierung der Tarifzonenreform abzuschließen, allerdings mit der Maßgabe, zuvor die abschließende Zustimmung des Verkehrsausschusses einzuholen.

1.1. Zuschussvereinbarung für die Tarifzonenreform

Der auf der Grundlage der Eckpunkte mit den Partnern im VVS zwischenzeitlich erarbeitete und abgestimmte Entwurf für eine Zuschussvereinbarung bildet die Grundlage für die Finanzierung der auszugleichenden erwarteten negativen Einnahmeeffekte der VVS-Tarifzonenreform bei den Verkehrsunternehmen. Die Vereinbarung soll zwischen dem Land, der Landeshauptstadt, den Verbundlandkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis (als Finanzierer der Tarifzonenreform), dem Verband Region Stuttgart (als Partner des Einnahmezuscheidungsvertrages – nachfolgend: EZV-Partner) und der VVS GmbH (als Clearings- und Abrechnungsstelle gegenüber den EAV/EZV Partnern) geschlossen werden und ist als **Anlage 1** beigelegt.

In der Vereinbarung ist geregelt, bis zu welcher Höhe die Landeshauptstadt und Verbundlandkreise Finanzierungsbeiträge zum Ausgleich der für die Verkehrsunternehmen „negativen finanziellen Auswirkungen“ (Mindereinnahmen) der Tarifzonenreform leisten (für 2019: höchstens 31,6 Mio. €, für 2020 bis einschl. 2024 je höchstens 42,1 Mio. €) und wie sie diese Finanzierungsbeträge unter Berücksichtigung einer auf 6 Jahre ausgelegten und abschmelzenden Landesbeteiligung (in Summe 42,0 Mio. €) untereinander aufteilen. Daneben sind die Mechanismen bestimmt, wie der tatsächliche jährliche Finanzierungsbeitrag berechnet werden soll. Hierzu erfolgt ab 01.04.2019 ein jährlicher Vergleich zwischen den ab der Tarifzonenreform im VVS real erwirtschafteten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einerseits und einem Referenzwert andererseits, der auf Basis der tatsächlichen VVS-Fahrgeldeinnahmen für 2018 und unter Berücksichtigung der unterlassenen Tarifsteigerung für 2019 abbildet, wie hoch die voraussichtlichen Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen ohne Tarifzonenreform gewesen wären. Der Differenzbetrag zwischen den realen Fahrgeldeinnahmen und den Referenzwerten wird von den Finanzierungsträgern der Tarifzonenreform bis

zu den o.g. Höchstbeträgen ausgeglichen. Eventuell über diesem Deckel liegende (rechnerische) Finanzierungsansprüche werden den Verkehrsunternehmen nicht ausgeglichen. Der für das Jahr 2021 berechnete Finanzierungsbetrag soll für die Folgejahre 2022 bis Ende 2024 festgeschrieben werden. Außerdem soll auf Basis der Ergebnisse des Jahres 2023 im Rahmen einer Evaluation die Angemessenheit der Finanzierungsbeträge überprüft werden.

Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen sind grundsätzlich mit einem im ÖPNV geltenden Umsatzsteuersatz von 7 % belastet, der von den Verkehrsunternehmen an den Fiskus abzuführen ist. Demgegenüber sollen die zur Deckung der negativen finanziellen Auswirkungen der Tarifzonenreform von den öffentlichen Finanzierungsträgern zu leistenden Zuschüsse umsatzsteuerfrei geleistet werden. Hierzu läuft derzeit durch den VVS eine entsprechende steuerrechtliche Abstimmung mit dem Finanzministerium. Die steuerliche Bewertung der Zuschüsse wird indes – unabhängig vom Ausgang – keine negativen finanziellen Konsequenzen für den Verband Region Stuttgart haben, da der Finanzierungsbeitrag der Region in den vorliegenden Unterlagen ebenfalls auf den o.g. jährlichen Deckel begrenzt ist. Eigene regionale Finanzierungsmittel werden dabei nicht aufgewendet.

Der VVS ist Clearingstelle für die Abwicklung gegenüber den Finanzierungsträgern. Er vereinnahmt die Mittel der öffentlichen Finanzierungsträger und rechnet mit diesen jährlich ab. Er zahlt die Mittel an die Partner des EZV (SSB, DB AG und Verband Region Stuttgart) aus. Dem Verband Region Stuttgart kommt dabei die Aufgabe zu, für die vom VVS zugewiesenen anteiligen Finanzierungsleistungen die erforderlichen Regelungen zur diskriminierungsfreien und beihilferechtlich sicheren Weiterleitung als Aufgabenträger für die S-Bahn und die Verkehre der Verbundstufe II (Regionalzüge in der Aufgabenträgerschaft des Landes, die Nebenbahnen der Landkreise und die Omnibusverkehre in den Landkreisen) zu treffen. Die Verkehrsumlage bleibt von dieser Aufgabe somit unberührt.

Die auf Dauer angelegte Finanzierung kann frühestens auf Ende 2024 gekündigt werden. Die Partner haben vereinbart, in einem solchen Fall unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen um die Elemente der Tarifzonenreform auch für die Zukunft zu sichern.

Die als **Anlage 1** vorliegende Zuschussvereinbarung bildet das vertragliche Gerüst für die Realisierung der Tarifzonenreform. Sie wurde im VVS-Aufsichtsrat am 04.12.2018 behandelt. Dabei wurde auch vereinbart, die notwendige Zustimmung der VVS-Gesellschafterversammlung per Umlaufbeschluss herbeizuführen, sobald die Zustimmung des Verkehrsausschusses der Region erfolgt ist. Die DB Regio will außerdem noch im Februar einen Vorstandsbeschluss zu den sie betreffenden vertraglichen Wirkungen der VVS-Tarifzonenreform herbeiführen.

2. Regelungen zur rechtssicheren Umsetzung der Tarifzonenreform

Damit die von den Finanzierungsträgern der Tarifzonenreform über den VVS zur Verfügung gestellten Mittel diskriminierungsfrei und nach den einschlägigen beihilferechtlichen Vorgaben gemäß der EU-VO 1370/2007 rechtssicher an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden können, sind für die Verkehre der Verbundstufe II in der Aufgabenträgerschaft des Landes (Regionalzugverkehr) und der Landkreise (Busverkehre und Nebenbahnen) die notwendigen Regelungen durch den Verband Region Stuttgart zu treffen. Entsprechendes gilt auch für die Schienenverkehrsleistungen der Verbundstufe I (S-Bahn), für die der Verband Region Stuttgart unmittelbarer Aufgabenträger ist und für die Verkehrsleistungen der DB Fernverkehr AG auf der Gäubahn, im Rahmen derer der VVS-Tarif anerkannt wird.

Die jeweiligen Regelungen sind nachfolgend dargestellt:

2.1 Ausgleichsvereinbarung für die Schienenverkehre der Verbundstufe I (S-Bahnpool) zwischen der DB Regio AG und dem Verband Region Stuttgart

Die Ausgleichsvereinbarung (**Anlage 2**) kommt inhaltlich einer Allgemeinen Vorschrift gleich und regelt die diskriminierungsfreie und transparente Weiterleitung der von den Finanzierungsträgern der Tarifzonenreform über den VVS als Clearingstelle an die EZV- bzw. EAV-Partner zugewiesenen Ausgleichsmittel unter Berücksichtigung vertraglichen Mechanismen der Zuschussvereinbarung für die Tarifzonenreform gegenüber den Schienenverkehren der Verbundstufe I (S-Bahnpool). Sie enthält insbesondere Regelungen zur Anwendung des VVS Tarifs als Höchstarif, zur Berechnung der Ausgleichsmittel und zur Vermeidung einer rechtlich ausgeschlossenen Überkompensation. Die Vereinbarung ist – wie die Zuschussvereinbarung – auf Dauer angelegt und hat gleichlautende Kündigungsbestimmungen.

2.2 Regelungen zum Regionalzugpool

Seit dem 01.01.2018 erhalten die Regionalzugverkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes ihre Ansprüche aus der Anwendung des VVS-Tarifs über die Aufteilungsmechanik des Regionalzugpools. Derzeit haben sowohl die DB Regio AG für ihre Verkehrsleistungen im VVS, als auch die DB Fernverkehr AG – letztere für die bloße Anerkennung des VVS-Tarifs auf der Gäubahn – vertragliche Einnahmeansprüche. Ab Juni 2019 werden neue Eisenbahnverkehrsunternehmen große Teile der heutigen Angebotsleistungen der DB Regio AG übernehmen. Mit den neuen Betreibern der Stuttgarter Netze im SPNV (Abellio Rail Baden-Württemberg GmbH und Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH) kann auch die Albtal-Verkehrsgesellschaft aus Karlsruhe für einzelne Fahrten im Bereich Herrenberg – Bondorf Fahrgeldeinnahmen aus dem Regionalzugpool erhalten. Der Verkehrsausschuss hat mit Beschluss vom 17.09.2018 (Vorlage 293/2018) einem trilateral gestalteten Mustervertrag (zwischen Region, VVS GmbH und Eisenbahnverkehrsunternehmen) ebenso zugestimmt, wie der Anpassung der „Allgemeinen Aufteilungsbedingungen für den Regionalzugpool“. Letztere bilden die Grundlage der Einnahmenverteilung im Regionalzugpool und werden den Kooperationsverträgen als zentraler Bestandteil angeschlossen.

Die anstehende Tarifzonenreform macht es nun notwendig, ergänzende Regelungen zum Ausgleich tariflicher Nachteile (vgl. Ziff. 2.1) und Anpassungen an den Allgemeinen Aufteilungsbedingungen vorzunehmen, damit die Ausgleichsleistungen der finanzierenden Aufgabenträger (Land, Landeshauptstadt und Verbundlandkreise) vom Verband Region Stuttgart rechtssicher an das jeweilige Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden können. Darüber hinaus sind Anpassungen für die DB Regio AG abzustimmen und aufzunehmen, die sich für ihre verbleibenden Verkehrsleistungen im VVS künftig ebenfalls dem Kooperationsvertrag anschließen wird. Der mit Wirkung zum 01.01.2018 um die sog. Schieneninnenstrecken erweiterte Schienenaußenstreckenvertrag mit dem Verband Region Stuttgart, dem der Verkehrsausschuss am 15.11.2017 (Vorlage 244/2017) zugestimmt hat, kann und wird damit entfallen. Alle künftig im Verbund verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sind damit vertraglich gleichgestellt und bei der Verteilung der VVS-Fahrgeldeinnahmen, der Zuschüsse und Ausgleichsleistungen im Regionalzugpool den gleichen Bedingungen unterworfen. Die Abstimmungen zu wenigen Details im gesamten Vertragskonstrukt zum Regionalzugpool befinden sich derzeit in der Schlussphase. Geringfügige Änderungen gegenüber den als Anlage beigefügten Unterlagen zum Regionalzugpool sind deshalb noch möglich.

2.2.1 Mustervertrag zum „Kooperationsvertrag über die Anerkennung des VVS-Gemeinschaftstarifs und dessen Ausgleich über den Regionalzugpool“

Der trilaterale Musterkooperationsvertrag beinhaltet nun neben den erforderlichen Hinweisen und Regelungen über die Weiterleitung der Zuschüsse zur Tarifzonenreform, konkrete Vorgaben für das EVU über

das Verfahren bei Veränderungen des Verkehrsangebotes, beim Hinzukommen oder Wegfall einzelner Linien oder Strecken bzw. Teilabschnitten und verschiedener kleinerer Anpassungen bzw. Korrekturen bei einzelnen Vertragsbestimmungen, die sich aus der aktuellen oder zu erwartenden Anwendungspraxis des Vertrages ergeben. **Anlage 3** enthält die überarbeitete und ergänzte Fassung des am 17.09.2018 vom Verkehrsausschuss beschlossenen Mustervertrags.

2.2.2 Anhang zum Ausgleich von tariflichen Nachteilen im Rahmen der VVS-Tarifzonenreform zu Gunsten der EVU des Regionalzugpools

Durch diesen Anhang zum Mustervertrag (vgl. Ziff. 2.2.1) wird die diskriminierungsfreie und transparente Weiterleitung der von den finanzierenden Aufgabenträgern (Land, Landeshauptstadt, Verbundlandkreise) über den VVS als Clearingstelle an den Verband Region Stuttgart zugewiesenen Ausgleichsmittel nach der Zuschussvereinbarung für die Tarifreform gewährleistet. Sie enthält im Vergleich zur Ausgleichsvereinbarung für die Partner des S-Bahn-pools (vgl. Ziff. 2.1) inhaltsgleiche Regelungen zur Anwendung des VVS Tarifs als Höchsttarif, zur Berechnung der Ausgleichsmittel und der Vermeidung einer rechtlich ausgeschlossenen Überkompensation. Damit wird den rechtlichen Anforderungen der EU-VO 1370/2007 Rechnung getragen. Der Anhang als **Anlage 4** beigelegt.

2.2.3 Anpassung der „Allgemeinen Einnahmeverteilungsbedingungen für den Regionalzugverkehr im VVS“

Da der Regionalzugpool zum Ausgleich finanzieller Auswirkungen bei den EVU neben VVS-Fahrgeldeinnahmen künftig auch Finanzierungsleistungen der Aufgabenträger zur Deckung der Auswirkungen der Tarifzonenreform bei den EVU beinhaltet, sind die Einnahmeverteilungsbedingungen für den Regionalzugverkehr entsprechend anzupassen. **Anlage 5** enthält die im Hinblick auf den VA-Beschluss vom 17.09.2018 erforderlichen Ergänzungen. Die Anpassungen sollen in der Form auch für den mit der DB Fernverkehr AG bestehenden Kooperationsvertrag gelten (Anlage 1 zur Sitzungsvorlage 244/2017, Verkehrsausschuss am 15.11.2017).

2.3 Anpassung der Vereinbarungen bzw. Verträge über die Integration von Eisenbahn- und Buslinien in den VVS-Tarif (Übergangsbereich zu Nachbarverbänden)

In Ergänzung zu den Regelungen des Regionalzugpools existieren weitere vertragliche Regelungen für die Integration von Eisenbahn- und Buslinien im Bereich Lorch („Lorch“), die Teilintegration des Landkreises Göppingen auf den Schienenstrecken („Göppingen“), sowie den verbundüberschreitenden Schienenverkehr zwischen VVS und VPE. In diesen wird der Ausgleich von Harmonisierungsverlusten durch den kommunalen Finanzierungsträger geregelt, auf dessen Gebiet die Teilintegration erfolgt.

An diesen Verträgen besteht Anpassungsbedarf nicht in erster Linie durch die Tarifzonenreform, sondern durch die Veränderung der Unternehmenslandschaft im SPNV ab Sommer 2019. Die bestehenden Verträge zur Tarifintegration betreffen ursprünglich Verkehrsleistungen der DB Regio AG. Diese Leistungen werden ab Juni 2019 teilweise oder in Gänze durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio Rail Baden-Württemberg und Go-Ahead Baden-Württemberg durchgeführt. Die Verträge müssen daher auf diese neue Situation angepasst werden. Beihilferechtlich sind diese Zuschüsse über den Regionalzugpool und dessen Mustervertrag nach Ziffer 2.2.1 abgedeckt.

2.4 Regelungen zum NE-Pool: Allgemeine Einnahmenaufteilungsbedingungen für den NE-Pool

Im EZV erhalten die Nebenbahnen (wie der Regionalzugpool und die Busverkehre der Verbundstufe II) zukünftig einen eigenen Quotenanteil zugewiesen, sodass für diese die analogen Regelungen wie für den Regionalzugpool zur Anwendung kommen. Da der NE-Pool-Mustervertrag bereits Regelungen für tarifliche Verbesserungen vorsieht (siehe Sitzungsvorlage 294/2018 vom 17.09.2018), beschränkt sich die konkrete Ausgestaltung für die VVS-Tarifzonenreform auf Anpassungen in den Allgemeinen Einnahmenaufteilungsbedingungen des NE-Pools (**Anlage 6**).

Die Vertragspartner des NE-Pools sind über diesen Sachverhalt informiert. Aus diesem Grund wird der NE-Pool aktuell zwar bereits angewandt, jedoch sollen die zugehörigen Verträge erst dann unterzeichnet werden, wenn die für die Tarifzonenreform notwendigen Anpassungen erfolgt sind.

2.5 Regelungen zum Busverkehr: Anpassung der Allgemeinen Vorschrift

Da es sich bei der Allgemeinen Vorschrift (nachfolgend AV) um eine Satzung handelt, erfolgt im Verkehrsausschuss zunächst nur eine Vorberatung mit Beschlussempfehlung an die Regionalversammlung. Nach interner juristischer Prüfung ist es hierbei möglich, dass die Regionalversammlung am 3. April rückwirkend zum 1. April 2019 die Satzungsänderungen erlässt. Parallel dazu läuft seit Dezember 2018 die Abstimmung mit den Verbundlandkreisen und dem Verkehrsministerium über die erforderliche Einvernehmenserteilung. Die als **Anlage 7** beigefügte tabellarische Auflistung der Änderungen ging in dieser Form auch an diese Partner zur Beschlussfassung. Eine Stellungnahme des Verkehrsministeriums stand zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Sitzungsvorlage noch aus. Die Verbundlandkreise wollen ihr Einvernehmen durch Gremienbeschluss sicherstellen. In diesem Zusammenhang sind kurzfristige Anpassungen an der **Anlage 7** zwischen der Sitzung des Verkehrsausschusses und der Regionalversammlung noch möglich.

2.5.1 Anpassungen für die Tarifzonenreform

Die Zuschüsse zum Ausgleich der negativen finanziellen Auswirkungen aus der Tarifzonenreform fallen unter den Regelungsteil der Fahrgeldeinnahmen und werden dementsprechend zu 95 % nach der Fahrgastnachfrage und zu 5 % nach der unternehmensindividuellen Vertriebsleistung verteilt. Da die Fahrgeldeinnahmen aus Fahrscheinverkäufen die Mehrwertsteuer enthalten, muss in der Abrechnung zwischen diesen und den Zuschüssen aus der Tarifzonenreform unterschieden werden.

Eine weitere Neuheit für die AV ist, dass durch diese Zuschüsse auch Ausgleichsleistungen nach dem 9. Sozialgesetzbuch für die Beförderung von Schwerbehinderten in die Verteilmasse fallen. Diese sind über einen Erstattungssatz an die Fahrgeldeinnahmen gekoppelt. Da in einigen Fällen Busunternehmen eine erhöhte Anzahl an Schwerbehinderten befördern, erhalten diese einen erhöhten Beförderungssatz. Dementsprechend muss auch innerhalb der AV eine individualisierte Abrechnung für diese SGB-Mittel stattfinden.

2.5.2 Anpassungen zur generellen Gültigkeit der AV bei Anwendung des VVS-Tarifs

Die Allgemeine Vorschrift verpflichtet die Verkehrsunternehmen zur Anwendung des VVS-Tarifs als sogenanntem Höchstarif im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007. Gemäß ÖPNV-Pakt gilt hier die Zuständigkeit für Buslinienverkehre in der Verbundstufe II. Bedarfsverkehre wie etwa Schüleronder- und Werksverkehre fallen hier nicht darunter, wenden aber auch nicht den VVS-Tarif an. Diese Verkehre sollen unberührt

bleiben. So genannte On-demand-Verkehre, wie sie jüngst in Schorndorf getestet wurden, nehmen jedoch in Großstädten zu, zuletzt durch das SSB-Produkt „SSB Flex“ zu bestimmten Zeiten in Stuttgart. Es wird erwartet, dass für diese Verkehre eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes erfolgen wird.

Aus Sicht der Geschäftsstelle können diese Verkehre einen wichtigen Teil zur Daseinsvorsorge beitragen. Sie müssten dazu aber auch klar als Teil der Daseinsvorsorge gesehen und behandelt werden. Dazu gehört auch die Anwendung des VVS-Tarifs. Die AV sieht deshalb eine Regelung für diese Verkehre vor, wonach bei Anwendung des VVS-Tarifs auf diesen Verkehren auch die AV gilt. Wegen des besonderen Charakters dieser Verkehre sollen jedoch zusätzliche oder abweichende Vereinbarungen mit dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen möglich sein.

Eine ähnliche Flexibilität ist aus Sicht der Geschäftsstelle auch bei der Behandlung von kleinteiligen Verkehrsnetzen erforderlich, welche durch verbundübergreifende Verkehre entstehen. Selbst wenn diese in Teilen den VVS-Tarif anwenden, kann hier fallweise die Anwendung aller Regelungen der AV unverhältnismäßigen Aufwand sein, wie etwa die Ausrüstung mit Zählgeräten oder die Anwendung der Regelungen zum statistischen Fehler.

2.5.3 Anpassung der Definition von Neuverkehren

Hier erfolgt eine Anpassung dahingehend, dass reine Kapazitätserweiterungen keine Neuleistung darstellen. Damit wird die AV gleichermaßen konkretisiert, wie es im Regionalzugpool und im NE-Pool der Fall ist. Auch im EZV des VVS zählen größere Transportkapazitäten ausdrücklich nicht als Verkehrsverbesserungsmaßnahme. Hierbei handelt es sich vor allem um kostenseitige Angelegenheiten für Bestandsverkehre, etwa wenn für Schülerverkehre zwei Busse statt einem auf einer Fahrplanfahrt eingesetzt werden. Hierdurch entsteht jedoch keine für die Erlöse relevante Mehrung von Fahrplankilometern. Reale Neuverkehre liegen somit nur dann vor, wenn der Aufgabenträger zusätzliche Fahrplanfahrten bestellt, also den Fahrplan zeitlich verdichtet.

II. Weiteres Vorgehen

Neben den genannten vertraglichen Anpassungen werden auch auf vertrieblicher Seite und im Hinblick auf die Abrechnungssysteme Ergänzungen vorgenommen, um die bevorstehende Tarifzonenreform umzusetzen.

Unabhängig von der offenen umsatzsteuerrechtlichen Bewertung des Zuschusses für die Tarifzonenreform beinhalten sämtliche Anpassungen an den Dokumenten Regelungstatbestände, die die Weiterleitung der vom VVS zugewiesenen Zuschussanteile durch den Verband Region Stuttgart auf den vereinbarten jährlichen maximalen Gesamtfinanzierungsbetrag der Finanzierungsträger (2019: 31,6 Mio. EUR, 2020 – 2024: je 42,1 Mio. EUR) beschränkt, und zwar unabhängig von der steuerlichen Bewertung. Das heißt, der Verband Region Stuttgart wird nur exakt diejenigen Zuschussmittel an die Verkehrsunternehmen der Verbundstufe 2 ausbezahlen, welche er zuvor vom VVS im Rahmen der Zuschussvereinbarung zur Tarifzonenreform erhalten hat.

III. **Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss stimmt
 - a) der Zuschussvereinbarung für die Tarifzonenreform zwischen dem Land, der Landeshauptstadt, den Verbundlandkreisen, der VVS GmbH und dem Verband Region Stuttgart,
 - b) der Ausgleichsvereinbarung für die Schienenverkehre der Verbundstufe I (S-Bahnpool) zwischen der DB Regio AG und dem Verband Region Stuttgart,
 - c) den Anpassungen des Mustervertrages zum „Kooperationsvertrag über die Anerkennung des VVS-Gemeinschaftstarif und dessen Ausgleich über den Regionalzugpool,
 - d) dem Anhang zum Ausgleich von tariflichen Nachteilen im Rahmen der VVS-Tarifzonenreform zu Gunsten der EVU des Regionalzugpools,
 - e) der Anpassung der „Allgemeinen Einnahmeverteilungsbedingungen für den Regionalzugverkehr im VVS“,
 - f) der Angleichung der „Allgemeinen Einnahmeverteilungsbedingungen für den Nebenbahnenpool im VVS“vorbehaltlich noch möglicher geringer inhaltlicher und redaktioneller Änderungen zu.
2. Die Regionaldirektorin wird mit der Unterzeichnung der Vereinbarungen Ziff. 1a) und 1b), vorbehaltlich noch möglicher geringer inhaltlicher und redaktioneller Änderungen, beauftragt. Die Regionaldirektorin wird zudem mit der Unterzeichnung der individuellen Vereinbarungen Ziff. 1c), vorbehaltlich noch möglicher geringer inhaltlicher und redaktioneller Änderungen, beauftragt.
3. Der Regionalversammlung wird empfohlen, in ihrer Sitzung am 3. April 2019 die Änderungen an der Allgemeinen Vorschrift (Satzungstext und Anlagen) nach Ziffer 2.4 - zzgl. etwaigen Anpassungen auf Grundlage von Rückmeldungen der ÖPNV-Partner - zu erlassen.
4. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Geschäftsstelle, die notwendigen (redaktionellen) Änderungen für die Verträge bzw. Vertragsanlagen zum Regionalzugpool, zum NE-Pool sowie für die Vereinbarungen „Lorch“, „Göppingen“ und „VPE“ zur Anerkennung des VVS-Tarifs durchzuführen.
5. Wird durch die zuständigen Finanzbehörden in der laufenden Überprüfung eine Umsatzsteuerpflicht für die Zuschüsse nach Ziffer I.1.1 festgestellt, so werden diese in den Regelwerken unter Ziffer I.2 wie Fahrgeldeinnahmen aus Fahrscheinverkäufen behandelt.