

**Vertrag über den
Ausgleich von tariflichen Nachteilen im Rahmen der VVS-Tarifzonenreform zu
Gunsten von SPNV-Unternehmen der Verbundstufe I des VVS
im Rahmen des S-Bahn-Pools**

(„Ausgleichsvereinbarung“)

zwischen dem
dem Verband Region Stuttgart („Region“)
und der DB Regio AG („DB Regio“)

Präambel

Im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) wird zum 1. April 2019 eine Tarifzonenreform durchgeführt. Hierdurch 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 deutlichen Vereinfachung des VVS-Tarifes. Das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart und die Verbundlandkreise Böblingen, Esslingen und Ludwigsburg sowie der Rems-Murr-Kreis stellen zur Umsetzung der Tarifzonenreform Finanzierungsbeiträge auf Basis des Vertrags über die Finanzierung der VVS-Tarifzonenreform (Zuschussvereinbarung) vom ... bereit.

Für die Ausreichung der Finanzierungsbeiträge haben sich das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart und die Verbundlandkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg, Rems-Murr-Kreis, die Region und die VVS GmbH darauf verständigt, dass diese in beihilfenkonformer Weise erfolgen muss. Die Weiterleitung der Finanzierungsbeiträge erfolgt zentral durch die VVS GmbH an die Partner des Einnahmezuscheidungsvertrags (EZV) im Rahmen des geltenden Einnahmezuscheidungsverfahrens. Diesbezüglich wurde zur Refinanzierung die vorgenannte Zuschussvereinbarung zwischen dem Land, der Landeshauptstadt Stuttgart, den Verbundlandkreisen, der Region und der VVS GmbH getroffen. Als Finanzierungsträger sind darin das Land, die Landeshauptstadt und die vier Verbundlandkreise bestimmt.

Zur Ausreichung der Finanzierungsbeiträge - nachstehend als Ausgleichsmittel bezeichnet - an die DB Regio AG für den Bereich der S-Bahn Stuttgart wird der vorliegende Vertrag geschlossen, als eine Maßnahme, die diskriminierungsfrei für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art im bestimmten geographischen Gebiet gilt (Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).

Die Berechnung und Gewährung der Ausgleichsmittel an die S-Bahn Stuttgart für die mit der Tarifzonenreform vorgenommenen neuen Festlegungen zum VVS-Tarif als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung in Form eines Höchsttarifs für alle Fahrgäste, erfolgt insofern unter Beachtung der Vorgaben des Rechts der Europäischen Union. Die Gewährung der Ausgleichsmittel beschränkt sich auf die Nettoeffekte, die aus der Erfüllung der Vorgaben zu den Höchsttarifregelungen resultieren.

§ 1 Vertragsgegenstand

- (1) Die VVS GmbH vereinnahmt im Rahmen der Zuschussvereinbarung für die Tarifzonenreform die vom Land Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart und der Verbundlandkreise Böblingen, Esslingen und Ludwigsburg sowie des Rems-Murr-Kreises auf Basis des Vertrags über die Finanzierung der VVS-Tarifzonenreform (Zuschussvereinbarung) zur Verfügung gestellten Finanzierungsbeiträge als Treuhänderin. Sie ist Clearingstelle für den Ausgleich der wirtschaftlichen Nettoeffekte aus der VVS-Tarifzonenreform gegenüber den Verkehrsunternehmen. Die VVS GmbH leitet die Finanzierungsbeiträge in dieser Funktion an die Partner des Einnahmezuscheidungs- bzw. des Einnahmeverteilsvertrags weiter. DB Regio werden diese Ausgleichsmittel entsprechend den DB Regio entstehenden wirtschaftlichen Nettoeffekten als Nachteilsausgleich durch die Region weitergeleitet.
- (2) Die Berechnung und Gewährung der Ausgleichsmittel beachtet die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union durch eine transparente und diskriminierungsfreie Ausreichung der Beiträge an die DB Regio AG und eine auf den Nettoeffekt aus der Erfüllung der Tarifpflicht beschränkte Gewährung von Ausgleichsmitteln.
- (3) Der geografische Anwendungsbereich dieses Vertrags umfasst die Verkehrsangebote der S-Bahn Stuttgart auf den Linien S1, S2, S3, S4, S5 und S6, S40 und S60 sowie den regionalbedeutsamen SPNV mit Regionalbahnen auf den KBS 761 (Kleine Teckbahn) und 790.11 (Schusterbahn).

- (4) Die Vertragsparteien sind sich insoweit einig, dass etwaige zukünftig hinzutretende neue Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betreffend die Linien der S-Bahn Stuttgart und der genannten KBS im VVS diskriminierungsfrei in den Anwendungsbereich dieses Vertrags aufgenommen werden und den Beitritt zu diesem Vertrag erklären können. Gleiches gilt für neue Streckenabschnitte oder Linien, welche in die Aufgabenträgerschaft der Region aufgenommen werden und so den geografischen Anwendungsbereich erweitern.

§ 2

Höchsttarif als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

- (1) Der jeweils gültige VVS-Tarif wird mit Wirkung zum 1. April 2019 als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung in Form eines Höchsttarifs für alle Fahrgäste auf dem Gebiet des VVS festgesetzt. Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst die Beförderung von Personen im SPNV gemäß den Bestimmungen des Verkehrsvertrages zwischen der Region und der DB Regio AG über fahrplanmäßige Angebote im Schienenpersonennahverkehr in der Region Stuttgart vom 03.04.2009, samt seinen Nachträgen und Ergänzungen.
- (2) Im Einzelnen werden für die VVS-Tarifzonenreform zum 01.04.2019 hierbei folgende Festlegungen getroffen:
- Aus bisher 52 Tarifzonen werden fünf Ringzonen und 10 Außenzonen in den Nachbarlandkreisen des Verbundgebietes des VVS.¹ 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 ergibt sich aus Anlage 1 des Vertrags über die Finanzierung der VVS-Tarifzonenreform (Zuschussvereinbarung).
 - Das Tarifangebot „TagesTicket“ wird neugestaltet. Die jeweils gültigen TagesTickets werden künftig in fünf Preisstufen angeboten. Der Preis eines über die Vertriebskanäle HandyTicket/OnlineTicket erworbenen TagesTickets darf dabei den Preis von zwei

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

über Fahrausweisautomaten, den personenbedienten Verkauf oder über Busdrucker erworbene EinzelTickets der jeweiligen Preisstufe nicht übersteigen. Ein GruppenTagesTicket kostet maximal den Preis von zwei EinzelTagesTickets.

- Eine kundenwirksame Tarifierpassung der o.a. VVS-Tarife findet im Jahr 2019 nicht statt. Ab dem Jahr 2020 werden Tarifierfortschreibungen wieder auf Basis des bisherigen kostenbasierten Verfahrens und der im VVS-Gesellschaftsvertrag festgelegten Bestimmungen vorgenommen.

§ 3

Maximale Gesamtfinanzierungsbeiträge des Landes, der Landeshauptstadt Stuttgart und der Verbundlandkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis

- (1) Die Zuschussvereinbarung für die Tarifzonenreform vom **XX.XX.XXXX** bestimmt, dass ausschließlich die Aufgabenträger Land, Landeshauptstadt Stuttgart und die vier Verbundlandkreise im Jahr 2019 einen maximalen Gesamtfinanzierungsbeitrag von bis zu 31,6 Mio. € und für die Jahre 2020 bis 2024 von bis zu 42,1 Mio. € p. a. zur Finanzierung der Festlegung des VVS-Tarifs gemäß der Tarifzonenreform nach § 2 als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung in der Form eines Höchsttarifs für alle Fahrgäste zur Verfügung stellen. Das Land stellt als Anschubfinanzierung im Jahr 2019 einen festen Finanzierungsbeitrag von 8 Mio. Euro, in den Jahren 2020 und 2021 jeweils 10 Mio. Euro, im Jahr 2022 6 Mio. Euro und in den Jahren 2023 und 2024 jeweils 4 Mio. Euro zur Finanzierung der Tarifzonenreform als echten Zuschuss zur Verfügung. Die durch die LHS und die Verbundlandkreise zur Verfügung zu stellenden Mittel ergeben sich nach der Referenzwertberechnung gemäß § 4.
- (2) Eine zusätzliche Finanzierungs- oder Ausgleichsverpflichtung für die Region ergibt sich hieraus nicht.

§ 4

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 § 3 Abs. 1 zu tragen. Die Weiterleitung der Mittel erfolgt durch die Region.
- (6) Die EVU haben keinen Anspruch auf vollständigen Ausgleich des grundsätzlichen Finanzierungsbedarfs, der durch die Anwendung des Höchsttarifs nach diesem Vertrag entsteht. Sollten die maximalen Gesamtfinanzierungsbeiträge gemäß § 3 Abs. 1 nicht

ausreichen und ein Delta zum jeweiligen Referenzwert entstehen, können die VVS-Verkehrsunternehmen das Delta durch Tarifizuschläge zu den normalen Tarifierpassungen über die nächsten vier Jahre ausgleichen, sofern die Marktsituation dies zulässt.

§ 5

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 § 4 Absatz 5 Satz 1 wird für die Folgejahre 2022 bis Ende 2024 unverändert herangezogen. Eine Dynamisierung des tatsächlichen Finanzierungsbeitrages ist nicht vorgesehen.
- (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.

§ 6

Abschlagszahlungen

Die Höhe der Ausgleichsleistung je EZV-Partner ermittelt sich entsprechend dem jeweiligen negativen finanziellen Nettoeffekt eines EZV-Partners, bzw. des am Regionalzugpool beteiligten EVU. 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.

§ 7

Überkompensationsverbot

- (1) Gemäß Nr. 2 des Anhangs der VO 1370/2007 dürfen Ausgleichsleistungen den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht.

Die Weiterleitung der Finanzierungsbeiträge als Ausgleichsmittel dürfen daher in einer Gesamtschau mit dem Verkehrsvertrag zwischen der Region und der DB Regio AG über fahrplanmäßige Angebote im Schienenpersonennahverkehr in der Region Stuttgart vom 03.04.2009, samt seinen Nachträgen und Ergänzungen, zu keiner Überkompensation der DB Regio AG im Zusammenhang mit der Sicherstellung der Verkehrsleistungen der S-Bahn Stuttgart führen (einheitliche Gesamtbetrachtung).

- (2) Da die Leistungen nach den verkehrsvertraglichen Vereinbarungen zwischen der Region und der DB Regio AG neben den Tarifvorgaben aus diesem Vertrag weiteren gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen jenes öffentlichen Dienstleistungsvertrages unterliegen und die Einnahmenerwartungen und -chancen bereits einer nach Auftragsvergabe des Verkehrsvertrags erfolgten, auf den Betrieb bezogenen Überkompensationskontrolle unterworfen worden sind bzw. durch die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens Marktpreise ermittelt wurden und eine Überkompensation ausgeschlossen werden konnte, reicht zum Beleg einer fehlenden Überkompensation die korrekte Zuschussabrechnung gemäß den Bestimmungen des Verkehrsvertrags. Eine entsprechende Möglichkeit besteht auch für Dritte im Fall des § 1 Abs. 4 Satz 2.

- (3) Sofern Absatz 2 nicht einschlägig ist, ist die fehlende Überkompensation durch ein Testat einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft nachzuweisen, welches die Einhaltung der rechnerischen Anforderungen des Anhangs der VO 1370/2007 genügt.

- (4) Überkompensationen sind unverzüglich zurückzuerstatten.

§ 8

Grundsätze wirtschaftlichen Handelns/Anreizregelung

Das Verfahren zur Gewährung von Ausgleichsleistungen nach dem Anhang zur VO 1370/2007 gibt einen Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität. Die qualitativen Vorgaben für die die DB Regio AG ergeben sich aus dem Verkehrsvertrag zwischen der Region und der DB Regio AG vom 03.04.2009, nebst seinen Ergänzungen und Nachträgen. Da die Ausgleichsleistung nach diesem Vertrag beschränkt auf die Erlösabsicherung in Höhe der bereitgestellten Finanzierungsbeiträge ist, trägt das Verkehrsunternehmen weiterhin das Marktrisiko für seine Verkehrsleistung beim Betrieb der S-Bahn Stuttgart. Daraus resultiert ein Anreiz, die Wirtschaftlichkeit des jeweiligen Unternehmens stetig zu steigern.

§ 9

Umsatzsteuer

- (1) Die Vertragspartner gehen davon aus, dass die Auskehr der Ausgleichsmittel nicht der Umsatzsteuer unterliegt. Auf Ebene der Zuschussvereinbarung zur Tarifzonenreform beabsichtigt die VVS GmbH, die Nichtsteuerbarkeit durch Abstimmung mit den Finanzbehörden abzusichern.
- (2) Sollte wider Erwarten und trotz anderer Abstimmung mit den Finanzbehörden von den EZV-Partnern (auf Unternehmensebene) die Versteuerung der Leistungen aus dem vorliegenden Anhang durch die Steuerbehörden gefordert werden, wird DB Regio auch die dann anfallende Umsatzsteuer (einschl. etwaiger Zinsen auf Steuernachforderung) gezahlt. Dies gilt auch, wenn die Ausgleichsmittel rückwirkend nach Beendigung der vorliegenden Vereinbarung der Umsatzsteuer unterworfen werden sollten. Die Zahlung der Umsatzsteuer (einschl. etwaiger Zinsen auf Steuernachforderung) erfolgt nur in einem Umfang bis die der Region nach § 3 Abs. 1 zur Verfügung gestellten Mittel ausgeschöpft sind. Werden in einem Kalenderjahr nicht alle Mittel nach § 3 Abs. 1 an die Unternehmen ausgeschüttet, wird die Region die von der VVS GmbH gegebenenfalls ausbezahlten Mittel weiterleiten, um rückwirkend etwaige Umsatzsteuerpflichten der Unternehmen nach den vorstehenden Sätzen ausgleichen zu können. Die Zahlung ist fällig, wenn ein entsprechender Steuerbescheid vorliegt und die Vertragspartner des

vorliegenden Vertrags darüber schriftlich informiert worden sind. Voraussetzung der Zahlungsverpflichtung ist, dass seitens DB Regio alle gesetzlich zulässigen Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass die gewährten Leistungen von den Finanzbehörden und Gerichten als echte, nicht steuerbare Zuschüsse im öffentlichen Interesse anerkannt werden.

§ 10

Laufzeit und Kündigung

- (1) Die Bestimmungen dieses Vertrags treten zum 1. April 2019 in Kraft und gelten für unbestimmte Zeit, längstens aber bis zum dem Zeitpunkt, zu dem die Zuschussvereinbarung zur Tarifzonenreform endet.
- (2) Eine ordentliche Kündigung dieses Vertrags 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.
- (3) Die Möglichkeit zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt davon unberührt.
- (4) Eine Kündigung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform und muss schriftlich ausgesprochen werden.
- (5) Die Vertragsparteien vereinbaren für den Fall einer Kündigung unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen, mit dem Ziel den Fortbestand der Elemente der VVS-Tarifzonenreform dauerhaft in ihrem Bestand zu sichern.

§ 11

Schlussbestimmungen

- (1) Nebenabreden zu diesem Vertrag bestehen nicht.
- (2) Änderungen an bzw. Ergänzungen zu diesem Nachtrag einschließlich der Änderung dieses Schriftformerfordernisses bedürfen der Schriftform.
- (3) Gerichtstand ist Stuttgart.
- (4) 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. 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
Verband Region Stuttgart

.....
Dr. Nicola Schelling
Regionaldirektorin

DB Regio AG

.....
Dr. Dirk Rothenstein

.....
Sandra Körfgen