

Stuttgart, 24.11.2023

Änderung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die Stuttgarter Straßenbahn AG

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Verwaltungsausschuss Gemeinderat	Vorberatung Beschlussfassung	öffentlich öffentlich	29.11.2023 30.11.2023

Beschlussantrag

Dem Nachtrag zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr Stuttgart (ÖDLA) gemäß GRDrs 1304/2017 und den Änderungen der Anlagen 1.1 und 2.1 des ÖDLA entsprechend den Anlagen zu dieser Drucksache wird zugestimmt.

Kurzfassung der Begründung

I. Ausgangslage

Die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) hat in der Gemeinderatssitzung am 14.12.2017 der Betrauung der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) mit der Erbringung und Verwaltung von Dienstleistungen im ÖPNV ab 01.01.2019 im Wege der Direktvergabe und dem diesbezüglichen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zugestimmt (GRDrs 1304/2017).

Durch den Gesellschafterbeschluss der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (SVV) vom 19.12.2017 wurde die SSB mit den Verkehrsleistungen in Stuttgart betraut. Der ÖDLA hat eine Laufzeit von 22 Jahren und gilt vom 01.01.2019 bis 31.12.2040.

Grundsätzlich beinhaltet der ÖDLA einschließlich der Anlagen Rahmenbedingungen und Bestimmungen, die für den Betrieb und Aufbau eines öffentlichen Nahverkehrs in der LHS relevant sind.

Der Aufsichtsrat der SSB AG wurde in der Sitzung vom 20.10.2023 über die vorgesehene Fortschreibung des ÖDLA informiert.

Aufgrund der langen Laufzeit eröffnet der ÖDLA in Ziffer 23 die Möglichkeit für die LHS, den Text des ÖDLA einschließlich seiner Anlagen zu ändern, um auf geänderte Rahmenbedingungen und Anforderungen reagieren zu können.

II. Inhaltliche Änderungen

Nachtrag zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr Stuttgart

Der ÖDLA wird durch den vorliegenden Nachtrag um eine Regelung ergänzt, wie zum Zeitpunkt der Beendigung des ÖDLA mit den vorhandenen, an den Dienstleistungsauftrag gebundenen Investitionsgütern der SSB und mit den dazu an die SSB gewährten Ausgleichsleistungen (z.B. Investitionszuschüsse) umzugehen ist (Endschafftsklausel). Dies ist erforderlich, um neue Fördervorgaben zu erfüllen und Fördermittel für Maßnahmen mit einer Abschreibungsdauer über die Laufzeit des ÖDLA hinaus abzusichern. Das Vorliegen einer Endschafftsregelung ist bereits für aktuell laufende Förderverfahren des Landes (LGVFG) relevant.

Die LHS übernimmt eine Wiedereinsatzgarantie der Investitionsgüter und sichert so den weiteren Einsatz der geförderten Stadtbahnfahrzeuge, Infrastrukturen usw. ab. Dies kann die LHS auf drei Wegen: Sie kann die Sachanlagen zum Restbuchwert übernehmen oder den Nachfolgebetreiber zur Übernahme verpflichten. Als zweite Möglichkeit könnte sie eine entgeltliche Nachnutzungsvereinbarung mit der SSB vereinbaren. Die dritte Möglichkeit wäre die Vergabe eines Anschluss-ÖDLA. Im Gegenzug hat die SSB erhaltene Ausgleichsleistungen (z.B. Investitionsförderungen) in dem Umfang an die LHS zurück zu gewähren, in dem bei der SSB noch beihilferechtlich relevante Vorteile verbleiben, die dem nicht mehr durch einen ÖDLA abgedeckten Zeitraum zuzuordnen sind.

Anlage 2.1 Verfahrensbeschreibung zur Erstellung der Trennungsrechnung der Stuttgarter Straßenbahnen AG und zur Ermittlung der Ausgleichsparameter

Die Einführung des Landesweiten Jugendtickets BW und des Deutschland-Tickets erfordern eine Anpassung der Regelungen zum Ausgleichsmechanismus, um die Ausgleichsleistungen der LHS weiterhin beihilferechtlich korrekt abzusichern. Ziff. 5.1. der Anlage 2.1 wurde dahingehend ergänzt, dass nun auch veränderte Tarif- oder Vertriebsvorgaben, die Auswirkungen auf die Einnahmen oder Kosten haben, nachträglich in die Berechnung aufgenommen werden.

Anlage 1.1. Verkehrsangebot

Die beiden oben genannten Anpassungen wurden zum Anlass genommen, auch die seit Inkrafttreten des ÖDLA über das Änderungsmanagement vorgenommenen Anpassungen des Verkehrsangebots in konsolidierter Form in die Anlage 1.1 zur Festlegung des Verkehrsangebots bezüglich Umfang, räumlicher Abdeckung, Art und Qualität zu übernehmen und die Anlage zu aktualisieren. Neuer Aufsetzpunkt wird das Netz 2024 (gültig ab 10. Dezember 2023), mit dem das Stadtbahnnetz wieder wie vor Beginn der S21-Baumaßnahme zur Verfügung steht.

Auch geänderte Anforderungen aus der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans wurden in die Anlage 1.1 eingearbeitet.

Beispielsweise wurden Anforderungen zur Erschließung von Achsen im Innenstadtbereich geändert, sowie geänderte Kategorisierungen von Verbindungsachsen übernommen, bspw. Achse B 56 Landhaus – Plieningen Garbe und B 61 Feuerbach – Botnang.

Der Geltungsbereich hat sich z. B. durch Linienverlängerungen bei Bus- und Stadtbahnlinien, bspw. U6 und Buslinie 65 erweitert. Ebenso haben neue Regelungen für befristete Probetriebe den Geltungsbereich ausgeweitet. Befristete Probetriebe sind nicht detailliert im ÖDLA erwähnt, jedoch erlaubt die Fortschreibung, dass sie, wenn sie sich bewährt haben, in den Regelbetrieb übernommen werden können. Dann werden sie auch in den ÖDLA aufgenommen. Durch die seit dem 01.01.2019 umgesetzten zusätzlichen Anforderungen an das Fahrplanangebot, erhöhen sich die Nutzwagenkilometer p.a. von 20,2 Mio. auf 20,8 Mio im Stadtbahnbetrieb und von 12,9 Mio. auf 13,9 Mio. Nutzwagenkilometer p.a. im Busbetrieb.

Neu aufgenommen wurde ein Passus, dass während der Schulferien in begründeten Ausnahmefällen von den geforderten Taktangeboten abgewichen werden kann, wenn dennoch sichergestellt ist, dass das Angebot die entsprechende Nachfrage qualitativ ausreichend bedienen kann.

Zudem wurde die Erweiterung des Nachtverkehrs von Donnerstag bis Sonntag auf alle Nächte in der Woche und die Einführung von On-Demand-Ridepooling-Service wie bspw. SSB-Flex aufgenommen. Letzteres existierte bei der Vergabe des ÖDLA noch nicht. Der Wegfall vom Messe-Shuttle- Angebot durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 wurde dokumentiert.

Wo notwendig, wurden bei der Fortschreibung der ÖDLA-Anlage geänderte Qualitätsanforderungen eingearbeitet. Dies betrifft beispielsweise den Abschnitt zum Omnibus, da die SSB neben herkömmlichen Bussen der Klasse M3 inzwischen auch kleinere Fahrzeuge zur Fahrgastbeförderung einsetzt (z. B. SSB Flex-Fahrzeuge), für die teilweise abweichende Anforderungen festgelegt wurden. Zusätzlich wurde in der Fortschreibung der GR-Beschluss zur Umrüstung aller Innenstadtbuslinien (klimaneutral) bis Ende 2027 aufgenommen (siehe GR Drs 784/2023).

Selbstverständlich mussten auch neue tarifrechtliche Regelungen (siehe Einführung DeutschlandTicket) mit aufgenommen werden.

Anhang zur Anlage 1.2 Vorgaben für den Bau und Betrieb der Infrastruktur

Der Anhang enthält den Plan des Streckennetzes der Stadtbahn, Standseilbahn und Zahnradbahn. Dieser wurde aktualisiert, z. B. um die Verlängerung der U6 zum Flughafen und die „Pflugmühlenkurve“.

Klimarelevanz

Der Beschluss hat keine Auswirkungen auf den Klimaschutz. Jedoch werden dadurch die Rahmenbedingungen der klimaneutralen Mobilität verbessert bzw. finanziell besser abgesichert.

Finanzielle Auswirkungen

Bei der wegen den Förderbedingungen des Landes BW erforderlichen Endschaftsklausel könnten sich zwar ggf. am Ende des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Jahr 2040 finanzielle Auswirkungen für den Stadthaushalt ergeben. Die tatsächliche Eintrittswahrscheinlichkeit ist jedoch aus heutiger Sicht gering und kann dann im Zusammenhang mit einem Nachfolge-ÖDLA ab 2041 ff. geregelt werden.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat S/OB hat mitgezeichnet.

Vorliegende Anfragen/Anträge:

-

Erledigte Anfragen/Anträge:

-

Thomas Fuhrmann
Bürgermeister

Anlagen

Nachtrag zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag einschließlich seiner Anlagen 1.1 und 2.1 sowie dem Anhang zur Anlage 1.2
(Die Anlagen stehen lediglich in KSD/KORVIS digital zur Verfügung)

<Anlagen>