

Stuttgart, 29.05.2024

Interkommunale Vereinbarungen mit dem Landkreis Esslingen und der Stadt Leinfelden-Echterdingen zu den Stadtbahnlinien U6 und U5

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Verwaltungsausschuss Gemeinderat	Vorberatung Beschlussfassung	öffentlich öffentlich	05.06.2024 06.06.2024

Beschlussantrag

1. Dem Abschluss einer Vereinbarung über die Gewährleistung und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs auf Gemarkung der Stadt Leinfelden-Echterdingen für die Stadtbahnstrecke von der Haltestelle „Fasanenhof Schelmenwasen“ bis zur Haltestelle „Flughafen/ Messe“ zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Landkreis Esslingen und der Stadt Leinfelden-Echterdingen wird zugestimmt.
2. Dem Abschluss einer Vereinbarung über die Gewährleistung und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs auf Gemarkung der Stadt Leinfelden-Echterdingen für die Stadtbahnstrecke von der Haltestelle „Leinfelden Bahnhof“ bis zur Haltestelle „Leinfelden Neuer Markt“ zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und der Stadt Leinfelden-Echterdingen wird zugestimmt.

Begründung

Mit der GRDrs 996/2013 wurde seitens des Gemeinderats am 21.11.2013 der geplanten Verlängerung der Stadtbahnstrecke U6 von der Haltestelle „Fasanenhof Schelmenwasen“ bis „Flughafen/ Messe“ und der Stadtbahnstrecke U5 von Leinfelden Bahnhof bis Markomannenstraße/ Neuer Markt sowie einer Rahmenvereinbarung zu den grundsätzlichen Regelungen zur Finanzierung und Umsetzung des Baus der Stadtbahnverlängerung zugestimmt.

Die Stadtbahnverlängerung der U6 bis Flughafen/ Messe wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 in Betrieb genommen. Die Verkehrsbedienung, über die Gemarkungsgrenze der LHS hinaus, wird hierdurch nochmals deutlich verbessert.

Die Strecke U5 bis Neuer Markt ist bereits im Bau und kann voraussichtlich im Herbst 2024 in Betrieb genommen werden.

In beiden Fällen stellt der Abschluss der dieser Beschlussvorlage angefügten Vertragsentwürfe die Mitfinanzierung seitens der beteiligten kommunalen Partner sicher. Zudem wird die notwendige vertragliche Sicherheit über die mit dem Betrieb verbundenen Verantwortlichkeiten hergestellt.

Ausgangslage

Hinsichtlich der Betriebskosten auf der neuen Linie U6 und der Erweiterung der Linie U5 wurden im Grundsatzbeschluss 2013 und in der Rahmenvereinbarung vom 30.04.2014 noch keine konkreten vertraglichen Regelungen beschlossen. Dies entspricht der gängigen Vorgehensweise, zuerst einen Grundsatzbeschluss und danach eine Vereinbarung zur Durchführung des Baus und der damit verbundenen Investitionen abzuschließen. Erst nachdem der Bau weitgehend fortgeschritten oder abgeschlossen ist, wird üblicherweise mit Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse für den dauerhaften Betrieb eine Vereinbarung zu den Betriebskosten geschlossen. Die Vereinbarungen zu Bau und Investitionen sind für beide Streckenerweiterungen bereits abgeschlossen und weitgehend abgerechnet. Mit den jetzt zur Beschlussfassung vorgelegten Entwürfen wird somit der letzte Schritt vertraglicher Regelungen für die Streckenerweiterungen vollzogen.

Im Grundsatzbeschluss 2013 wurde nach Vorbesprechungen mit allen Beteiligten (LHS, SSB, Landkreis Esslingen, Stadt Leinfelden-Echterdingen, Verband Region Stuttgart und der Landesmesse) die Absicht bekundet, dass die durch Fahrgelderlöse nicht gedeckten Folgekosten des Betriebs der Strecke (damals mit 1,23 Mio. EUR/Jahr kalkuliert) von den Beteiligten (unter damaligen Voraussetzungen SSB, Landkreis Esslingen, Stadt Leinfelden-Echterdingen, Verband Region Stuttgart und der Landesmesse) gemeinsam getragen werden.

Die gemeinsame Finanzierung der Betriebskosten war seitens der kommunalen Partner Landkreis Esslingen bzw. Stadt Leinfelden-Echterdingen durch Beschlüsse bzw. eine Übertragung der für die Stadtbahnstrecke geltenden Aufgabenträgerschaft an die Landeshauptstadt vorgegeben.

Hinsichtlich der auch in der Beschlussvorlage 996/2013 ausgeführten Beteiligung von der Landesmesse Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart bestanden ursprünglich folgende Willensbekundungen. Die Landesmesse Stuttgart sollte einen Beitrag in Höhe von 250 TEUR/Jahr beisteuern. Seitens des Verbands Region Stuttgart kam damals in Betracht, für die Anwendung des VVS-Tarifs auf dieser Strecke und die Verkehrsverbesserungen außerhalb der Gemarkung Stuttgarts einen Zuschuss in Höhe von 14,5% der nicht durch Fahrgelderlöse gedeckten Betriebskosten beizusteuern (Beschluss der Regionalversammlung am 25.09.2013; Vorlage 97/2013). Die verbleibenden Kosten sollten die SSB AG und der Landkreis Esslingen zunächst hälftig tragen. Nach der Erschließung des interkommunalen Gewerbegebietes LE-Ost sollte der Betrag zwischen der SSB AG, dem Landkreis Esslingen und der Stadt Leinfelden-Echterdingen gedrittelt werden.

Aktuelle Regelungen

Nach der derzeitigen Rechtslage sind nun Finanzierungsverträge zwischen Gebietskörperschaften bzw. Körperschaften des öffentlichen Rechts zu öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die über einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) vergeben sind, aus beihilferechtlichen Gründen unter den unterschiedlichen Aufgabenträgern - also mit der LHS und nicht direkt mit der SSB AG - zu schließen, da die Beauftragung und Finanzierung der SSB ausschließlich über den ÖDLA und damit über die LHS erfolgen kann; gemäß Art. 107 Abs. 1 AEUV i.V.m. Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007.

Zur rechtlichen Absicherung der Einbeziehung von Nachbarkommunen in die Finanzierung der ausbrechenden Verkehre, wurden auch bereits im Rahmen des Projekts über die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an die SSB AG im Jahr 2016 (GRDRs 490/2016) einige Verträge mit Geltung ab 2019 entsprechend angepasst. Hierzu wurden Vereinbarungen zur formalen Aufgabenübertragung im Sinne des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (§ 25 GKZ BW) von der jeweiligen Nachbarkommune auf die LHS erforderlich, damit die LHS die SSB AG rechtssicher mit dem Verkehr auf dem außerhalb ihrer eigenen Gemarkung liegenden Streckenabschnitt beauftragen kann (gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 und § 8a Abs. 3 PBefG). Die entsprechende Vereinbarung vom 20.07./ 04.08.2016 mit der Stadt Leinfelden-Echterdingen umfasste dabei bereits auch die Verlängerungsstrecke der U6 von der Grenze der LHS bis zur Haltestelle Flughafen/ Messe sowie auch die Verlängerung der U5 bis zur jetzt Neuer Markt genannten Haltestelle (Arbeitsbezeichnung in o.g. Vereinbarung ist „Markomannenstraße“)

Auch im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) über den ÖPNV in Stuttgart, der seit dem 01.01.2019 Anwendung findet, wurde die verlängerten Linienverläufe der U5 und U6 bereits berücksichtigt und geregelt.

Vereinbarungen zu den Betriebskosten der Verlängerungen U6 und U5

Die LHS ist rechtzeitig vor Inbetriebnahme des betreffenden Streckenabschnitts U6 mit entsprechenden Vertragsentwürfen auf die bereits im Jahr 2013 beteiligten Partner zugegangen. Daraufhin hat sich im Falle des Verbands Region Stuttgart und der Landesmesse gezeigt, dass sich zwischenzeitlich geänderte rechtliche Rahmenbedingungen ergeben haben.

Der Verband Region Stuttgart hat in Gesprächen und zuletzt schriftlich von der in 2013 in der Regionalversammlung beschlossenen Kostentragung in Höhe von 14,5% der nicht durch Fahrgelderlöse gedeckten Betriebskosten Abstand genommen. Nach Ansicht des Verbands Region Stuttgart ist die Geschäftsgrundlage für einen solchen Vertrag entfallen. Durch die Einführung der eigenen Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart sei eine finanzielle Beteiligung in dieser Form für keine Verkehre – weder für bisherige Bus- und NE-Bahnen noch für die Stadtbahn Stuttgart - mehr möglich. Hierdurch würde man auch dem Ziel des ÖPNV-Paktes nachkommen, eine klare Aufgabenzuweisung und Finanzierungsverantwortung umzusetzen. Der Verband Region Stuttgart sieht sich aufgrund dieser veränderten Rahmenbedingungen nicht mehr in der Lage, einen Finanzierungsbeitrag zu leisten.

Auch die Landesmesse Stuttgart kann nun keinen Finanzierungsbeitrag zu den Betriebskosten leisten. Weder die Geschäftsführung der Landesmesse noch der Mitgesellschafter, das Land Baden-Württemberg, sehen in der Finanzierung des Betriebs einer

Stadtbahn eine Aufgabe der Messegesellschaft, sondern vielmehr eine Aufgabe der Kommunen. Zudem verweist die Landesmesse Stuttgart auf bereits geleistete, einmalige Zuschüsse zum Bau der U6-Haltestelle Messe/Flughafen.

Damit verbleiben als Vertragspartner der Landeshauptstadt der Landkreis Esslingen und die Stadt Leinfelden-Echterdingen. Diese haben, entsprechend den Absprachen 2013, vorliegende von möglichen weiteren Finanzierungspartnern unabhängig abzuschließende interkommunale Vereinbarung über die Gewährleistung und Finanzierung des ÖPNV auf Gemarkung der Stadt Leinfelden-Echterdingen für die Stadtbahnstrecke von der Haltestelle „Fasanenhof Schelmenwasen“ bis zur Haltestelle „Flughafen/Messe“ abgestimmt.

Danach finanzieren der Landkreis Esslingen und die LHS das verbleibende Betriebskostendefizit der beschriebenen Stadtbahnstrecke bis zu einer Realisierung des interkommunalen Gewerbegebiets „LE-Ost“ je zur Hälfte und nach einer Realisierung des Gewerbegebiets – unter Beteiligung der Stadt Leinfelden-Echterdingen – je zu einem Drittel. Bei der Berechnung des Betriebskostendefizits werden die streckenspezifischen Betriebskosten (Kosten für den Fahrbetrieb und die Infrastruktur) abzüglich der vertragsrelevanten, streckenspezifischen Erlösen (wie z.B. Fahrgeldeinnahmen) für einen fiktiven 20-Minuten-Takt gerechnet.

Nach weiteren Gesprächen im September 2021 und Januar 2022 zwischen den Vertragspartnern wurde eine Ergänzung in den Vertrag aufgenommen, welche den Fall regelt, dass im Jahr 2028 noch nicht mit der Realisierung des Gewerbegebiets „LE-Ost“ begonnen wurde. Zeichnet sich bis dahin ab, dass das Gewerbegebiet „LE-Ost“ nicht in absehbarer Zeit realisiert wird, sind Neuverhandlungen zur Mitfinanzierung des Betriebskostendefizits durch die Stadt Leinfelden-Echterdingen vorgesehen.

Hinsichtlich der Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 von der bisherigen Endhaltestelle Leinfelden Bahnhof zur rund 500 m südlich liegenden Haltestelle Neuer Markt liegt der beiliegende Entwurf der Stadt Leinfelden-Echterdingen vor, welcher gemäß den bestehenden Beschlüssen und Vereinbarungen zwischen Landeshauptstadt und Stadt Leinfelden-Echterdingen als Vertragspartner zu schließen ist.

Klimarelevanz

Dieser Beschluss zur Kostentragung hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Klimaschutz.

Finanzielle Auswirkungen

Der Betrieb der U6 erfolgt nun seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 im 10-Minuten-Takt. Die Finanzierung dieser erweiterten Taktung war nicht Teil der Abstimmung im Jahr 2013. Die streckenspezifischen Betriebskosten (für den Fahrbetrieb und Investitionen abzüglich der streckenspezifischen Erlöse) für einen fiktiven 20-Minuten-Takt werden im Jahr 2022 (2023/2024) voraussichtlich rund 1,38 Mio. (1,5 bis 1,6 Mio.) Euro betragen, die von den Vertragsparteien LHS und Landkreis Esslingen je zur Hälfte getragen werden. Der Anteil der LHS an den Betriebskosten der verlängerten U6 wird über den SSB-Verlustrücklage getragen.

Das Betriebskostendefizit für den U5-Betrieb von der Haltestelle Leinfelden Bahnhof bis Leinfelden Neuer Markt wird nach der zur Beschlussfassung vorliegenden Vereinbarung von der Stadt Leinfelden-Echterdingen finanziert werden. Die aktuelle Prognose mit Kostenstand 2024 geht hier von einem jährlichen Kostenrahmen zwischen 80 bis 90 T€ aus.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Thomas Fuhrmann
Bürgermeister

Anlagen

1. Vertragsentwurf Betriebskostenvereinbarung U6 mit Anhängen
2. Vertragsentwurf Betriebskostenvereinbarung U5 mit Anhängen

<Anlagen>