



<b>Beschlussvorlage</b>	Vorlage-Nr: VO/2016/960-001	
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung	Status: öffentlich Datum: 03.04.2018 Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin Bearbeiter/in: Nevermann, Malte	
Mitwirkend:	<b>öffentliche Beschlussvorlage</b>	
<b>Interkommunaler Vertrag über die Finanzierung von kreisgrenzenübergreifenden Leistungen im ÖPNV mit Linienbussen außerhalb des eigenen Aufgabenträger-Zuständigkeitsbereiches</b>		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung
Öffentlich	Kreistag des Kreises Rendsburg-Eckernförde	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Regionalentwicklungsausschuss beschließt, dem Kreistag zu empfehlen,  
  
die Verwaltung mit dem Abschluss des anliegenden Vertrages über die Abgeltung exterritorialer Verkehre zwischen den Aufgabenträgern der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde zu beauftragen. Dabei wird die Verwaltung ermächtigt, redaktionelle bzw. unwesentliche Änderungen an dem Vertragsentwurf vorzunehmen.
2. Der Kreistag beschließt auf Empfehlung des Regionalentwicklungsausschusses,  
  
die Verwaltung mit dem Abschluss des anliegenden Vertrages über die Abgeltung exterritorialer Verkehre zwischen den Aufgabenträgern der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde zu beauftragen. Dabei wird die Verwaltung ermächtigt, redaktionelle bzw. unwesentliche Änderungen an dem Vertragsentwurf vorzunehmen.

### **1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:**

## 2. Sachverhalt:

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Stadt-Umland-Bereich Kiel ist gekennzeichnet durch intensive Verkehrsverflechtungen mit starken Verkehrsströmen über Kreis- und Stadtgrenzen hinweg. Um den hieraus resultierenden Verkehrsbedürfnissen im ÖPNV hinsichtlich des Fahrgastinteresses wie auch unter der Maßgabe rationeller Leistungserbringung möglichst optimal zu genügen, werden traditionell in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen über die Kreis- und Stadtgrenze hinweg angeboten. Dies gilt sowohl für Verkehre, die vom Kreis Rendsburg-Eckernförde bestellt und finanziert werden und in die Landeshauptstadt hineinlaufen wie auch umgekehrt für Verkehre, die von der Landeshauptstadt Kiel bestellt und finanziert werden und in die Nachbarkreise führen. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund wurde 1998 der Verkehrsverbund Region Kiel (VRK) mit dem „VRK“-Vertrag als Grundlage zur Sicherstellung und Optimierung übergreifender Lösungen für den ÖPNV ins Leben gerufen.

Im Interesse der Bürgerinnen und Bürger und der Zielsetzung möglichst hoher Attraktivität des ÖPNV ist eine Weiterentwicklung dieser Struktur zur Sicherstellung möglichst optimaler Verbindungen zwischen dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Landeshauptstadt auch zukünftig unbedingt notwendig. Dies gilt umso mehr im Hinblick auf die aktuelle Luftverschmutzungsproblematik mit den hieraus resultierenden Erfordernissen, die Ein- und Auspendler in verstärktem Maße zum Umstieg vom PKW auf den ÖPNV zu bewegen. Ebenso ist dies zielführend mit Blick auf die in den letzten Jahren erfolgte weitere Vertiefung der Zusammenarbeit innerhalb der KielRegion, die in Bezug auf die Mobilität aktuell mit dem gemeinsamen Masterplan Mobilität für die KielRegion ihren starken Ausdruck findet.

Um sich den geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich der VO Nr. 1370/2007 anzupassen besteht die Notwendigkeit, die Finanzierung der Verkehre im VRK neu zu gestalten (vgl. VO/2016/960). Dafür wurde seitens der Fa. Rödl & Partner ein Vorschlag zur neuen Finanzierungssystematik entwickelt.

Die bisherigen Bestimmungen zur Finanzierung sollen dabei durch die in der Anlage aufgeführten Regelungen ersetzt werden. Bisher zahlen die Aufgabenträger ihren Finanzierungsanteil in einen VRK-Topf ein, aus dem die Verkehrsunternehmen ihren Anteil ausgezahlt bekommen. Zukünftig soll die Finanzierung wie folgt geregelt werden:

- I. Die Zuständigkeit für die Finanzierung der Leistungen der Verkehrsunternehmen liegt zukünftig ausschließlich bei demjenigen Aufgabenträger, in dessen Auftrag die Leistung erbracht wird.
- II. Der jeweils zuständige Aufgabenträger stellt im Rahmen der jeweils geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen sicher, dass die für die Finanzierung des ÖPNV im bestehenden Umfang erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen.
- III. Die Aufgabenträger vereinbaren untereinander finanzielle Ausgleichsleistungen für exterritoriale Verkehre in einem separaten interkommunalen Vertrag (siehe Anlage).

Die weiteren Regelungen zur Zusammenarbeit im VRK bleiben wie bisher erhalten.

Mit der neuen Finanzierung ergeben sich praktisch keine Änderungen am VRK als solcher. Durch die Umstellung der VRK-Zahlungsmodalitäten ergeben sich keine grundsätzlichen Änderungen an dem vom Kreis bisher zu zahlenden Betrag i.H.v. 212.000 €. Auf Grund der Tatsache, dass die DB Regio Schleswig-Holstein zukünftig keine Mittel mehr aus der VRK-Finanzierung bezieht, wird sich die Gesamtsumme für den Kreis Rendsburg-Eckernförde von bisher 212.000 € auf etwa 200.000 € reduzieren.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Siehe Sachverhaltsdarstellung

**Anlage/n:**

- ▶ Öffentlich-rechtlicher Vertrag über die Abgeltung exterritorialer Verkehre
- ▶ VRK-Vertrag

# Öffentlich-rechtlicher Vertrag

zwischen

der

**Landeshauptstadt Kiel**

und dem

**Kreis Plön**

und dem

**Kreis Rendsburg-Eckernförde**

über die Abgeltung exterritorialer Verkehre zwischen den Aufgabenträgern

## Präambel

Die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön und der Kreis Rendsburg-Eckernförde sind gemäß § 2 Abs. 2 ÖPNVG als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr in ihrem Gebiet zuständig. Der öffentliche Personennahverkehr in der Region Kiel ist geprägt durch eine historisch gewachsene, die Aufgabenträgergrenzen überschreitende, Verflechtung von Verkehrsangeboten. Diese Integration dient den Fahrgastinteressen, sichert aber auch für alle beteiligten Aufgabenträger eine bestmögliche und wirtschaftliche Erfüllung ihrer Verantwortungen für ein ausreichendes Verkehrsangebot.

Die Finanzierung der Verkehrsleistung zur Erbringung dieser ausreichenden Verkehrsbedienung durch die Betreiber erfolgt in eigener Verantwortung der Aufgabenträger. Dies betrifft auch die, die Grenzen des jeweiligen Aufgabenträgers überschreitenden Verkehre. Dieser Vertrag regelt die finanzielle Abgeltung für den grenzüberschreitenden Straßenpersonennahverkehr im Innenverhältnis der Vertragspartner. Die Regelung gewährleistet eine sparsame und wirtschaftliche Erfüllung der Aufgabenträgerschaft nach kommunalem Haushaltsrecht. Eine Übertragung von Befugnissen erfolgt nicht.

## § 1

### Gegenstand und Grundsätze der Vereinbarung

- (1) Gegenstand dieser Vereinbarung ist die interkommunale Abgeltung zwischen der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde (Aufgabenträger) für Straßenpersonennahverkehre außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches (exterritoriale Verkehre). Ziel ist es, die interkommunale Abgeltung unter Berücksichtigung des Berechnungs- und Verwaltungsaufwandes so zu bemessen, dass sich die jeweiligen Aufgabenträgerverantwortungen der Vertragspartner darin bestmöglich abbilden.
- (2) Die exterritorialen Verkehrsleistungen werden jeweils von demjenigen Aufgabenträger beauftragt (Federführer), der sich aus der Anlage ergibt. Der Federführer stellt im Falle intern direkt vergebener oder selbst erbrachter Leistungen sicher, dass es sich bei den exterritorialen Verkehren um abgehende Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 handelt.
- (3) Die vom Federführer beauftragten exterritorialen Verkehrsleistungen begünstigen den angrenzenden Aufgabenträger (Begünstigter), der hierfür dem Federführer eine Abgeltung gewährt.
- (4) Federführer und Begünstigter wirken bei der Konzeption der exterritorialen Verkehre kooperativ zusammen.
- (5) Parameter der interkommunalen Abgeltung sind:
  - a) Menge (Kilometer): Fahrleistung im Linienverkehr gemäß §§ 42 43 PBefG außerhalb des eigenen Aufgabenträgerbereiches (Fahrplankilometer); im Falle von flexiblen Bedienformen wird die tatsächliche Verkehrsleistung (Nutzwagenkilometer) herangezogen.
  - b) Aufwand (Euro): Die zwischen den Aufgabenträgern gemäß Anlage vereinbarten Kostensätze für den exterritorialen Verkehr.
  - c) Ertrag (Euro): Die zwischen den Aufgabenträgern gemäß Anlage festgelegten Erlöse im exterritorialen Verkehr.
- (6) Die exterritorialen Verkehrsangebote müssen den qualitativen Anforderungen des Federführers genügen. Im Übrigen gelten die Anforderungen der Regionalen Nahverkehrspläne.
- (7) Diese interkommunale Finanzierungsvereinbarung gilt unbeschadet des öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen den Vertragspartnern zur Übertragung der Aufgabenwahrnehmung und organisatorischen Zusammenarbeit vom 29.12.2012.

## **§ 2**

### **Berechnung der interkommunalen Abgeltung**

- (1) Für die Berechnung der interkommunalen Abgeltung zwischen Begünstigtem und Federführer gilt folgende Formel:

#### **Menge x (Aufwand – Ertrag)**

Die jeweiligen Werte je Parameter ergeben sich aus der Anlage. Maßgeblich für die Berechnung sind die Werte des jeweiligen Abgeltungsjahres (n). Die Anlage wird jährlich im Folgejahr des Abgeltungsjahres auf Grundlage der tatsächlich im Abgeltungsjahr erbrachten Menge (siehe Abschnitt a) der Anlage) und der für diese anzusetzenden Werte für Aufwand und Ertrag je Mengen-km (siehe Abschnitt b) der Anlage) aktualisiert. Die Aktualisierung erfolgt bis 31.05. des jeweiligen Folgejahres. Die Anpassungen müssen einvernehmlich erfolgen. Das Einvernehmen kann nur bei begründeten Zweifeln versagt werden.

- (2) Eine Saldierung der jeweiligen interkommunalen Abgeltungen ist zulässig, sofern ein Aufgabenträger dem nicht zuvor widerspricht.
- (3) Im jeweiligen Abgeltungsjahr (n) erfolgt eine Vorauszahlung zum 30.06., welche sich an den Parametern des Vorjahres (n-1) bemisst. Für die Menge gilt hierbei, dass bis zum 31.12. des Vorjahres (n-1) umgesetzte Maßnahmen berücksichtigt und auf ein Jahr hochgerechnet werden.
- (4) Die Spitzabrechnung erfolgt jährlich, bis zum 30.06. des Folgejahres (n+1). In begründeten Fällen kann ein späterer Termin vereinbart werden.

## **§ 3**

### **Leistungsänderungen**

Im Falle von Vorhaben oder Wünschen zu Leistungsänderungen im Bereich der exterritorialen Verkehre, die überproportionale Kostenveränderungen infolge des Auftretens von sprungfixen Kosten (typischerweise bei Fahrzeugmehr- oder -mindereinsatz) nach sich ziehen, nehmen der begünstigte und der federführende Aufgabenträger rechtzeitig vorher Beratungen zur Finanzierung auf.

## **§ 4**

### **Haftung**

Die Vertragspartner haften einander im Rahmen dieser Vereinbarung für eigenübliche Sorgfalt.

## **§ 5**

### **Meinungsverschiedenheiten**

- (1) Die beteiligten Vertragspartner verpflichten sich, bei Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung vor Beschreiten des Rechtsweges zunächst innerhalb von vier Wochen eine Verständigung zu suchen. Kommt es innerhalb der Frist nicht zu einer Einigung, soll unter Hinzuziehung eines gemeinsam bestellten Mediators eine Einigung innerhalb von vier Wochen erreicht werden. Abweichungen hiervon sind möglich, sofern Einvernehmen über die Abweichungen besteht.
- (2) Ein Klagerecht vor den Verwaltungsgerichten wird nicht ausgeschlossen.

## **§ 6**

### **Aufhebung und Kündigung**

Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Eine ordentliche Kündigung kann nur schriftlich unter Einhaltung einer Frist von 6 Monaten, jeweils zum 31.12. eines Jahres, erfolgen. In diesem Falle haben die zuständigen Organe der übrigen Beteiligten binnen 2 Monaten darüber zu beschließen, ob sie die öffentlich-rechtliche Vereinbarung fortsetzen, ändern oder aufheben wollen. Für das Jahr nach der Kündigung soll letztlich das Verfahren nach § 2 gelten.

## **§ 7**

### **Schriftform und Salvatorische Klausel**

- (1) Änderungen und Ergänzungen dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (2) Mündliche Nebenabreden bestehen nicht.
- (3) Sollten Bestimmungen dieser Vereinbarung oder eine künftig in ihm aufgenommene Bestimmung ganz oder teilweise rechtsunwirksam oder nicht durchführbar sein oder ihre Rechtswirksamkeit oder Durchführbarkeit später verlieren, so wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das Gleiche gilt, soweit sich herausstellen sollte, dass die Vereinbarung eine Regelungslücke enthält. Die Vertragsparteien verpflichten sich, anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung der Lücke eine Regelung zu treffen, die dem am nächsten kommt, was die Vertragsparteien gewollt haben oder nach dem Sinn der Vereinbarung bedacht hätten.
- (4) Haben sich die Verhältnisse, die für die Festsetzung des Inhalts der Vereinbarung maßgeblich gewesen sind, seit Abschluss der Vereinbarung so wesentlich geändert, dass einem Beteiligten das Festhalten an den ursprünglichen Regelungen der Vereinbarung nicht zugemutet werden kann, so kann dieser Beteiligte eine Anpassung

des Vereinbarungsinhalts an die geänderten Verhältnisse verlangen oder, sofern eine Anpassung nicht möglich ist oder einem Beteiligten nicht zuzumuten ist, den Vertrag kündigen. Das Gleiche gilt bei einer entsprechenden Änderung der gesetzlichen und insbesondere europarechtlichen Grundlagen, die für die Festsetzung des Vereinbarungsinhalts maßgebend gewesen sind. Ferner gilt eine entsprechende Anpassungspflicht, wenn dies aufgrund einer behördlichen Weisung oder einer entsprechenden gerichtlichen Entscheidung erforderlich wird.

**§ 8**  
**Inkrafttreten**

Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung tritt rückwirkend am 01.01.2018 in Kraft.

Kiel, den

---

Landeshauptstadt Kiel

Plön, den

---

Kreis Plön

Rendsburg, den

---

Kreis Rendsburg-Eckernförde



## Anlage zum öffentlich-rechtlichen Vertrag über die Abgeltung exterritorialer Verkehre zwischen den Aufgabenträgern

Ausgleichsberechnung 2018 (vorläufig) für exterritoriale Leistungen

### a) Parameter: Leistungsmenge

**Berechnung der exterritorialen Leistungen je Aufgabenträger:** Maßgeblich ist Fahrplanjahr 2017 vor Inkrafttreten der Umleitungsmaßnahmen Kleiner-Kiel-Kanal; Regionalbus-Fahrleistungen in Kiel von / ab ZOB berechnet

### Begünstigter Aufgabenträger: Landeshauptstadt Kiel

Linie	Maßgeblicher Abschnitt (Anfangs- und Endhaltestelle)	Leistung in Mengen-km	Federführender Aufgabenträger
102 Kiel, ZOB – Laboe, Hafen	„Kiel, ZOB“ – „Schönkirchener Straße“	443.485	Kreis Plön
200/201/210 Kiel, ZOB – Schönberg / Schönberger Strand	„Kiel, ZOB“ – „Schönkirchener Straße“		
300 CITTI-Park – Raisdorf, Bahnhof	„Kiel, HBF“ – „Klosterweg“		
410/411 Kiel, ZOB – Bad Segeberg	„Kiel, ZOB“ – „Moorsee“		
4310 Kiel, ZOB – Lütjenburg / Oldenburg	„Kiel, ZOB“ – „Klosterweg“		
4330 Kiel, ZOB / Raisdorf, Bahnhof – Preetz / Plön	„Kiel, ZOB“ – „Klosterweg“		
Kieler Woche (Linien 200, 410, 4310)	Wie betroffene Linien (4310 wie 300)		
501/502 Strande – Schulensee / Rammsee, Osterberg / Flintbek, K.-Zuse-Ring / Flintbek	„Kiel, HBF“ – „Eiderbrücke“ „Kiel, HBF“ – Olympiazentrum“/„Drachenbahn“	546.608	Kreis Rendsburg-Eckernförde
900/901/902 Krusendorf / Strande – Wellsee, Edisonstr. / Rönne, Dorf	„Kiel, HBF“ – „Wellsee, Edisonstraße“/„Rönne, Dorf“ „Kiel, HBF“ – „Immelmannstraße“		
520, 540, 4610 Kiel, ZOB – Molfsee – Schierensee / Westensee / Nortorf	„Kiel, ZOB“ – „Eiderbrücke“		
921/922 Friedrichsort – Krusendorf (/ - Gettorf)	„Falckensteiner Straße“ – „Stift, Räuherei“		
620, 4630 Kiel, ZOB – Achterwehr – Westensee / Rendsburg	„Kiel, ZOB“ – „Am Taubenkrug“		
640 Kiel, ZOB – Kronshagen – Westensee	„Kiel, ZOB“ – „Königstein“		
830 Kronshagen – Gettorf	„Vulkanweg“/„Holmredder“ – „Sylter Bogen“		
4810 Kiel, ZOB – Flensburg	„Kiel, ZOB“ – „Kopperpahler Teich“ und „Vulkanweg“ – „Sylter Bogen“		
706 Kiel Eichhofstr. – Flintbek – Meimersdorf (Nachtbus)	„Eichhofstraße“ – „Eiderbrücke“ und „Am Dorfplatz“ – „Grot Steenbusch“		
Kieler Woche (Linie 900)	„Kiel, HBF“ – „Immelmannstraße“		

**Begünstigter Aufgabenträger: Kreis Plön**

Linie	Maßgeblicher Abschnitt (Haltestellen)	Leistung in Mengen-km	Federführender Aufgabenträger
1 Wellingdorf – Elmschenhagen, Krooger Kamp	„Rosenweg“ – „Klosterweg“	<b>624.597</b>	Landeshauptstadt Kiel
2 Oppendorf – Raisdorf, Bahnhof	„Feldkamp“ – „Klausdorf, Schule“/„Raisdorf, Bahnhof“		
22 Klausdorf, Schule – Suchsdorf, Rungholtplatz	„Klausdorf, Schule“ – „Ostfriedhof“		
100 Laboe, Hafen – Mettenhof, Roskilder Weg (/Melsdorf)	„Laboe, Hafen“ – „Hasselfelde“		
101 Heikendorf, Am Heidberg – Mettenhof, Roskilder Weg	„Heikendorf, Am Heidberg“ – „Hasselfelde“		
705 Laboe, Hafen - Eichhof (Nachtbus)	„Laboe, Hafen“ – „Hasselfelde“		
512S Strandexpress Laboe, Hafen – Strande (Saisonverkehr)	„Laboe, Hafen“ – „Schönkirchener Straße“		
Kieler Woche (Linien 22, 100, 705)	wie betroffene Linien		
Anruflinientaxi Klausdorf (Linie 2; nur genutzte Fahrten)	„Feldkamp“ – „Klausdorf, Schule“		

## Begünstigter Aufgabenträger: Kreis Rendsburg-Eckernförde

Linie	Maßgeblicher Abschnitt (Haltestellen)	Leistung in Mengen-km	Federführender Aufgabenträger
6 Hassee, Kolonnenweg – Wik, Herthastraße	„Am Forsthaus“ – „Johann-Fleck-Straße“	<b>574.561</b>	Landeshauptstadt Kiel
22 Suchsdorf, Rungholtplatz – Klausdorf, Schule	„Vulkanweg“ – „Kopperpähler Teich“		
30S Strande – Kiel HBF	„Strande“ – „Drachenbahn“		
34 Kronshagen, Albert-Schweitzer-Str. – Kroog, Am Wellsee	„Kronshagen, Albert-Schweitzer-Straße“ – „Königstein“		
71/72 Kronshagen, Schulzentrum – Elmschenhagen, Tröndelweg / Wellingdorf	„Kronshagen, Schulzentrum“ – „Eichhof“		
81 Suchsdorf, Rungholtplatz – Botanischer Garten	„Vulkanweg“ – „Kopperpähler Teich“		
91 Melsdorf – Friedrichsort, Falckensteiner Str. (inkl. Li. 100 im Spät- und Wochenendverkehr)	„Melsdorf“/„Bahnhof Melsdorf“ – „Jütlandring“/„Seelandweg“		
100 (Melsdorf/-) Mettenhof, Roskilder Weg – Laboe, Hafen	„Am Forsthaus“ – „Königstein“		
501/502 Strande – Schulensee / Rammsee, Osterberg / Flintbek, K.-Zuse-Ring / Flintbek	„Strande“ – „Drachenbahn“		
	„Eiderbrücke“ – „Rammsee, Osterberg“		
	„Eiderbrücke“ – „Flintbek, K.-Zuse-Ring“		
	„Eiderbrücke“ – „Flintbek, Parkplatz“/ „Flintbek, Rosenberg“		
900/901/902 Krusendorf / Strande – Wellsee, Edisonstr. / Rönne, Dorf	„Birkenmoor“/„Krusendorf“ – „Stettiner Weg“		
	„Strande“/„Dänischenhagen, Strander Straße“ – „Stettiner Weg“		
Kieler Woche (Linien 22, 100, 501/502)	wie betroffene Linien (100 Melsdorf und über Kronshagen)		
512S Strandexpress Strande – Laboe, Hafen (Saisonverkehr)	„Strande“ – „Drachenbahn“		

**b) Parameter: Aufwand, Ertrag**

**Ausgleichssatz:** Für alle unter a) erfassten Verkehre je Mengen-km, abgeleitet aus Bericht gemäß Art. 7, Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 der Landeshauptstadt Kiel für 2016: **0,55 €**

**c) Berechnung des vorläufigen Ausgleichs für 2018 (vorbehaltlich einer endgültigen Abrechnung in 2019):**

**Kreis Plön:**

624.597 km - 443.485 km = 181.112 km Überschussleistung des federführenden Aufgabenträgers Kiel;  
Ausgleichsbetrag des Kreises Plön an die Landeshauptstadt Kiel: 181.112 km x 0,55 € = **99.611,60 €**

**Kreis Rendsburg-Eckernförde:**

574.561 km - 546.608 km = 27.953 km Überschussleistung des federführenden Aufgabenträgers Kiel;  
Ausgleichsbetrag des Kreises Rendsburg-Eckernförde an die Landeshauptstadt Kiel: 27.953 km x 0,55 € = **15.374,15 €**

## **Neufassung des „V R K“ - V e r t r a g e s vom 11./13.05.1998 und Mai/Juni 2001 mit Änderungen vom Oktober 2002, März 2003 und Mai/August 2005**

### Präambel

Am 28.03.1991 haben der damalige Verband Kieler Umland, die Kieler Verkehrs Aktiengesellschaft in Kiel, die Autokraft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Kiel, die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion Hamburg, und die Verkehrsbetriebe Kreis Plön, Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Plön einen Vertrag zur Verlängerung der 2. Stufe der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft Kieler Umland mit einer Laufzeit vom 01. Januar 1991 bis zum 31. Dezember 1994 geschlossen. Dieser Vertrag ist durch drei Ergänzungsverträge bis zum 31.12.1997 verlängert worden.

Nach § 2 Abs. 2 des am 01.01.1996 in Kraft getretenen Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte. Aufgabenträger des schienenengebundenen Nahverkehrs ist das Land Schleswig-Holstein. Nach § 3 Abs. 1 und Abs. 3 ÖPNVG haben die Aufgabenträger aus verkehrlichen, wirtschaftlichen, regional-planerischen und ökologischen Gründen zusammenzuarbeiten und darauf hinzuwirken, dass auch die Verkehrsunternehmen im Interesse eines einheitlichen ÖPNV-Angebotes zusammenarbeiten.

Auch unter Berücksichtigung dieser Vorgaben haben die Kieler Verkehrs Aktiengesellschaft, die Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH, die Autokraft GmbH und die Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH am 20.12.1996 einen Vertrag zur Bildung einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts mit dem Ziel geschlossen, die Nutzung und die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel zu steigern und dazu die Verkehre der Vertragspartner im Verkehrsgebiet so zu organisieren, dass die Verkehrsbedienung verbessert und die Wirtschaftlichkeit ihrer Betriebe erhöht wird.

Weiterhin haben die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön und der Kreis Rendsburg-Eckernförde unter dem 13.01./29.01./10.02.1997 eine schriftliche Vereinbarung mit dem Ziel getroffen, die Belange der Aufgabenträger abgestimmt und gemeinsam in der Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen wahrzunehmen. Diese Vereinbarung ist am 01.01.1997 in Kraft getreten.

Anknüpfend an die vorgenannten vertraglichen Regelungen und an die Zielsetzungen gemäß § 3 Abs. 1 und Abs. 3 ÖPNVG ist als Grundlage für den Verkehrsverbund Region Kiel - "VRK" - zwischen der Landeshauptstadt Kiel, den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde, der Autokraft GmbH, der Kieler Verkehrs-AG, der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH, der Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH und der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH im Mai 1998 der „VRK“-Vertrag geschlossen worden, der am 01.01.1998 in Kraft getreten ist.

Seither sind in Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen verschiedene Änderungen dieses Vertrages erfolgt:

- Ergänzungsvertrag aufgrund der Neuaufnahme von Verkehren durch die Nord-Ostsee-Bahn GmbH zum 05.11.2000,
- Neufassung des Vertrages im Mai/Juni 2001 mit Anpassung der Beträge der Ausgleichszahlungen,
- Änderungsvertrag vom März/April 2004,
- Neufassung des Vertrages vom Mai/August 2005 (rückwirkend zum 01.01.2005) aufgrund der Einführung des SH-Tarifes,
- Übernahme der Vereinbarung vom 13.01./29.01./10.02.1997 über die Zusammenarbeit der Aufgabenträger im ÖPNV als Regelungsinhalt in diesen Vertrag (§ 9).

Eine erneute Überarbeitung des Vertrages wird nunmehr notwendig, weil gegenüber der letzten Vertrags-Neufassung im Jahre 2005 Änderungen in der Zusammensetzung der Vertragspartner, im Bereich der Ausgleichsleistungen und im organisatorischen Bereich erfolgt sind. So haben die VRK-Gebietskörperschaften mit Wirkung vom 01.01.2013 zusätzlich einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich des ÖPNV geschlossen. Damit einher ging auch eine Transformation der bisherigen VRK-Geschäftsstelle in eine nurmehr von den Gebietskörperschaften getragene und für diese tätige Einrichtung. Auch die Bemühungen des Landes Schleswig-Holstein, die landesweite Tarifgemeinschaft zu einem Verkehrsverbund für das gesamte Land weiterzuentwickeln, ziehen die Notwendigkeit der Neupositionierung des VRK nach sich. Die Verbundpartner haben sich übereinstimmend zum Fortbestand des VRK auch unter diesen veränderten Rahmenbedingungen bekannt, da sie für das Verbundgebiet angesichts seiner intensiven Verkehrsverflechtungen eine Planungs-

und Organisationsgemeinschaft weiter für erforderlich halten. Dieser Position wird mit der Fortführung des Vertragsverhältnisses – in der angepassten, hier vorliegenden Fassung – Ausdruck verliehen.

Dementsprechend dient dieser Vertrag dazu, die Finanzierung für den VRK fortzuschreiben und die Koordinierung zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im Bereich Kiel / Plön / Rendsburg-Eckernförde zu gewährleisten, ergänzend zu den Regelungen im Tarifierungs- und Kooperationsvertrag Schleswig-Holstein-Tarif und möglichen weiteren Verbundregelungen auf Landesebene.

## **§ 1**

### **Vertragsgegenstand**

- (1) Dieser Vertrag regelt die Beziehungen zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften als Aufgabenträger sowie den beteiligten Verkehrsunternehmen im Hinblick auf Tarifgestaltung und Bedienungsangebot im Verkehrsgebiet sowie deren Finanzierung. Gegebenenfalls bestehende Regelungen aus anderen Verträgen zwischen einzelnen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern bleiben hiervon unberührt.
- (2) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass in fortzusetzender Auswertung der Praxis aufgrund dieses Vertrages weitergehende rechtliche und organisatorische Ausgestaltungen der Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen unter Wahrung der Abgrenzung zwischen Besteller-Ebene und Ersteller-Ebene erreicht werden sollen.

## **§ 2**

### **Verkehrsgebiet**

- (1) Das Verkehrsgebiet besteht mit Inkrafttreten dieses Vertrages aus der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und Teilbereichen des Kreises Rendsburg-Eckernförde. Die Abgrenzung des Verkehrsgebietes ergibt sich aus der Anlage 1, die Bestandteil dieses Vertrages ist.
- (2) Durch entsprechende Ergänzungsvereinbarungen können weitere Verkehrsunternehmen Partner dieses Vertrages werden. Solche weiteren Verkehrsunternehmen

sind durch Ergänzungsvereinbarungen aufzunehmen, wenn sie von einem der beteiligten Aufgabenträger mit der Erbringung von Verkehrsleistungen beauftragt werden.

### **§ 3**

#### **Tarifsystem, Fahrausweisangebot, Fahrplanprogramm**

- (1) Seit Einführung des Landesweiten Tarifs gilt für das in § 2 Abs. 1 genannte Verkehrsgebiet auch dieser Tarif. Das Fahrausweisangebot ergibt sich aus der Anlage 2 mit Differenzierung nach den landesweit und regional nur im VRK maßgeblichen Fahrausweisangeboten.
- (2) Es gilt der jeweils aktuelle, in den einschlägigen Medien veröffentlichte VRK-Tarifzonenplan.
- (3) Die hierfür maßgeblichen Tarife, jeweils bezogen auf das Fahrkartenangebot, ergeben sich aus der jeweils gültigen Preistafel zu den Tarif- und Beförderungsbestimmungen im SH-Tarif (dort Anlage 6).
- (4) Das für das Verkehrsgebiet maßgebliche Liniennetz mit dem darauf beruhenden Fahrplanprogramm ergibt sich aus den jeweils aktuell genehmigten Fahrplänen.
- (5) Entfällt.
- (6) a) Änderungen im Sinne der vorgenannten Absätze 1 bis 4 mit Auswirkungen auf die Finanzierung gemäß § 5 können einvernehmlich vorgenommen werden. Das Einvernehmen hierzu darf nicht versagt werden, wenn die Änderung aus wesentlichen wirtschaftlichen Gründen für ein beteiligtes Verkehrsunternehmen erforderlich ist. Für die diesbezügliche Bewertung sind die Regelungen aus dem Tarifanwendungs- und Kooperationsvertrag Schleswig-Holstein-Tarif, dort § 10 Abs. 1 Satz 3 f entsprechend heranzuziehen.  
  
b) Im Zuge der fortlaufenden Bearbeitung können die Verkehrsunternehmen Änderungen des Bedienungsangebotes gemäß Abs. 4 vornehmen, soweit sich im Ergebnis keine maßgebliche Verschlechterung des bestehenden Angebotes insgesamt ergibt. Im Falle solcher Änderungen sind die Vertragspartner jeweils



rechtzeitig vorher zu unterrichten.

c) entfällt.

(7) Das vorstehende Verkehrsangebot steht in Übereinstimmung mit den im landesweiten Nahverkehrsplan und in den Nahverkehrsplänen der drei beteiligten Gebietskörperschaften verankerten Zielsetzungen.

#### **§ 4**

##### **VRK-unabhängige finanzielle Leistungen der Aufgabenträger**

Die von den beteiligten Gebietskörperschaften bisher für das bestehende ÖPNV-Angebot in ihrem Bereich gewährten finanziellen Leistungen außerhalb der Leistungen für die frühere Tarif- und Verkehrsgemeinschaft Kieler Umland bleiben von diesem Vertrag unberührt.

#### **§ 5**

##### **Fortführung finanzieller Leistungen für den VRK im bisherigen Bestand**

(1) Zur Finanzierung des in § 3 genannten Tarifangebotes zahlen die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön und der Kreis Rendsburg-Eckernförde an die im VRK vertretenen ÖPNV-Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen für tarifliche Mindereinnahmen, die aus den vor der Gründung des VRK bestehenden Gemeinschaftstarifen im Verkehrsgebiet gemäß § 2 Abs. 1 und aus der Einführung des gemeinsamen VRK-Tarifes resultieren. Die Höhe dieser Leistungen beträgt insgesamt 1.584.999,35 Euro pro Jahr. Der vorgenannte Betrag wird regelmäßig auf der Grundlage der Abrechnungsdaten aus dem Landesweiten Tarif gemeinsam durch die Vertragspartner im Hinblick auf eine reduzierende Anpassung überprüft.

(2) Die sich aus Abs. 1 ergebenden finanziellen Aufwendungen werden unter den beteiligten Gebietskörperschaften wie folgt aufgeteilt:

Landeshauptstadt Kiel:	39,37%
Kreis Plön:	43,58%
Kreis Rendsburg-Eckernförde:	17,05%

Diese Aufteilung wird auf der Grundlage der Abrechnungsdaten aus dem Landesweiten Tarif regelmäßig gemeinsam durch die drei genannten Gebietskörperschaften im Hinblick auf den Bedarf einer Anpassung überprüft.

(3) Das Land Schleswig-Holstein leistete bis 2010 Ausgleichszahlungen für VRK-Mindereinnahmen in Höhe von 130.000 Euro jährlich, was dem rechnerisch auf den SPNV entfallenden Anteil aller VRK-Mindereinnahmen entsprach. Seither werden nach Auskunft der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH im Rahmen des Wettbewerbs im SPNV von den Bietern Angebote wirksam, die eventuelle Mindereinnahmen einpreisen, so dass keine eigenständigen dementsprechenden Ausgleichsleistungen im SPNV mehr erforderlich sind. Zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Vertrages ist noch das „Netz Mitte“, das innerhalb des VRK die Strecke Kiel – Bordesholm umfasst, nicht in diese Regelung einbezogen, so dass noch Ausgleichszahlungen in Höhe von jährlich 50.000 Euro erfolgen. Mit Wirksamwerden der Neuvergabe dieses Teilnetzes – Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 – wird das Land Schleswig-Holstein seine Ausgleichszahlungen einstellen.

(4) Entfällt.

#### **§ 6**

Entfällt.

#### **§ 7**

Entfällt.

#### **§ 8**

### **Zahlungsverfahren**

Die Zahlungen der VRK-Gebietskörperschaften an die sich aus den Regelungen zum Landesweiten Tarif ergebende Verrechnungsstelle erfolgen jeweils zum Quartalsende (31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember) in Höhe eines Viertels der Jahressumme. Die Zahlungen des Landes erfolgen jährlich in einer Summe nach dem für Landeszuwendungen gültigen Bewilligungs- und Auszahlungsverfahren.

## § 9

### Zusammenarbeit zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern

- (1) Zusätzlich zu den sich aus diesem Vertrag ergebenden Regelungen werden zur Abstimmung der ÖPNV-Aufgabenträger untereinander die Regelungen gemäß Abs. 2 bis Abs. 4 getroffen.
- (2) Für die durch das Verkehrsgebiet bestimmte Region nehmen die Partner nach vorheriger Abstimmung untereinander die Aufgaben gemäß § 2 Abs. 2 des ÖPNVG wahr. Auch bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen im Bereich des Verkehrsgebietes, die Auswirkungen auf die Verkehrsbedienung im ÖPNV haben können, sind abzustimmen.
- (3) Gegenüber dem Land Schleswig-Holstein werden die Belange des ÖPNV im Bereich des Verkehrsgebietes gemäß § 2 ebenfalls gemeinsam nach vorheriger Abstimmung untereinander wahrgenommen.
- (4) Für die Abstimmung bei den vorgenannten Aufgaben wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die aus jeweils 2 Vertretern der Landeshauptstadt Kiel, des Kreises Plön und des Kreises Rendsburg-Eckernförde zzgl. des Mitarbeiters im aus der ehemaligen VRK-Geschäftsstelle hervorgegangenen „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ besteht. Diese Arbeitsgruppe erarbeitet gemeinsam die erforderlichen Vorschläge für Beschlussfassungen in den zuständigen Gremien der Partner.
- (5) Entfällt.
- (6) Auf der Grundlage von § 19 a des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit haben die Gebietskörperschaften mit Wirkung vom 01.01.2013 ihre Zusammenarbeit im Hinblick auf die Belange des ÖPNV erweitert und intensiviert. Hierzu wurde zwischen der Landeshauptstadt Kiel und den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich des ÖPNV abgeschlossen.
- (7) Aus der Regelung dieses Paragraphen ergeben sich keine Verpflichtungen für die Verkehrsunternehmen.

## § 10

### **Arbeitsgruppe zur Koordinierung im VRK**

- (1) Zur Koordinierung der Belange der beteiligten Verkehrsunternehmen einerseits und der beteiligten Aufgabenträger andererseits wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich mindestens aus je einem Vertreter jedes Vertragspartners zzgl. des Mitarbeiters im aus der ehemaligen VRK-Geschäftsstelle hervorgegangenen „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ zusammensetzt. Das Land Schleswig-Holstein kann einen Gast in diese Arbeitsgruppe entsenden.
- (2) Die Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 kann Teil-Arbeitsgruppen für die Bearbeitung einzelner Themenbereiche bilden.
- (3) Die bisherige VRK-Geschäftsstelle wird gemäß einer von allen Vertragspartnern in der Sitzung der Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 am 11.12.2012 bestätigten Übereinkunft in der bestehenden Form nicht weitergeführt. Die dort bisher tätige Arbeitskraft ist zukünftig im „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ (RKZ) als gemeinsamer Einrichtung der Gebietskörperschaften tätig und dort weiterhin mit den Aufgaben mit Gebietskörperschaften-Bezug gemäß Anlage 8 betraut. Zudem erfolgt dessen Teilnahme an den Sitzungen der Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 und durch diese eine Inanspruchnahme für die Dienstleistungen mit unmittelbarem Bezug zu diesen Sitzungen. Die Aufgaben mit Unternehmensbezug gemäß Anlage 8 werden durch die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH oder die Verkehrsunternehmen wahrgenommen. Es obliegt den Verkehrsunternehmen und der NSH, eine Übereinkunft zur detaillierten Aufgabenverteilung zu treffen (vgl. Anlage 8).
- (4) Über die Anlage 8 hinausgehende weitere Arbeitsaufträge können von der Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 und von den Teil-Arbeitsgruppen gemäß Abs. 2 einvernehmlich an einzelne Vertragspartner oder an das RKZ erteilt werden.
- (5) Die Vorgaben für die Verteilung der Aufgaben der bisherigen Geschäftsstelle sowie das Abrechnungsverfahren für die mit deren Wahrnehmung verbundenen Aufwendungen (Personal- und Sachaufwand) ergeben sich aus der Anlage 8.

## **§ 11**

Entfällt.

## **§ 12**

### **Vertragsänderungen, Schiedsstellenverfahren und Gerichtsstand**

- (1) Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform. Sollten Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein, verpflichten sich die Vertragspartner, den Vertrag so zu ändern, dass der gewollte Zweck in rechtlich zulässiger Weise erreicht wird.
- (2) Bei Streitigkeiten aus diesem Vertrag, welche die Vertragspartner nicht ausräumen können, ist zunächst eine Schiedsstelle um Vermittlung zu ersuchen. Dazu einigen sich die Vertragspartner im konkreten Fall auf die Besetzung dieser Schiedsstelle unter Berücksichtigung des jeweiligen Streitgegenstandes.
- (3) Gerichtsstand ist Kiel.

## **§ 13**

### **Inkrafttreten, Laufzeit, Kündigung**

- (1) Dieser Vertrag tritt rückwirkend am 01.01.2013 in Kraft.
- (2) Der Vertrag hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2015. Er verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn er nicht 6 Monate vorher gekündigt wird.
- (3) Entfällt.
- (4) Entfällt.
- (5) Die Kündigung eines Vertragspartners führt nicht zur Beendigung des Vertrages, wenn die Folgen einer solchen Kündigung die Zweckerreichung dieses Vertrages nicht in Frage stellen und wenn die verbleibenden Vertragspartner für das nach Wirksamwerden der Kündigung folgende Betriebsjahr eine Vertragsanpassung mit Finanzierungsregelung treffen.

(6) Unabhängig von den Bestimmungen in Absatz 2 verpflichten sich die Beteiligten, über weiterführende vertragliche Regelungen mit der Zielsetzung gemäß § 1 Abs. 2 zu verhandeln.

**§ 14**

Entfällt.