



**Betreff:**

öffentlich

**Finanzierungsvertrag zur Beschaffung von Niederflurstraßenbahnen**

Einreicher: Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur	Erstellungsdatum	15.10.2020
	Eingang 502:	16.10.2020

Beratungsfolge:	Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung		
Gremium		
04.11.2020		
Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Zur Umsetzung des Beschlusses Nahverkehrsplan 2019 für die LH Potsdam (DS 20/SVV/0222), der den Ersatz der nicht barrierefreien Straßenbahnzüge vom Typ Tatra KT4D bis zum Jahr 2025 vorsieht, wird die Finanzierungsvereinbarung zur Beschaffung von Niederflurstraßenbahnen zwischen der LH Potsdam und der ViP abgeschlossen.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

- Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf
- zur Information

**Finanzielle Auswirkungen?**

Nein

Ja

Das **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage **beizufügen**

**Fazit Finanzielle Auswirkungen:**

Die Kosten für die Neubeschaffung der 10 Niederflurstraßenbahnen werden auf Basis einer durchgeführten Markterkundung auf 41,0 Mio. € geschätzt.

Bei allen Kostendarstellungen, die die Finanzierungsvereinbarung betreffen, handelt es sich um brutto Angaben.

Mangels ausreichender Eigenmittel der ViP soll die Beschaffung der Niederflurstraßenbahnen über Zuschüsse der LH Potsdam und einen Kredit finanziert werden.

Zum Zeitpunkt der Bestellung, voraussichtlich im Dezember 2022, ist eine Anzahlung von 30 % der Anschaffungskosten fällig. Diese erste Rate in Höhe von voraussichtlich 12,3 Mio. € soll aus einem Zuschuss der LH Potsdam in Höhe von 12,3 Mio. € finanziert werden.

Der Zuschuss der LH Potsdam in Höhe von 12,3 Mio. € steht durch Sonderzuweisungen des Landes Brandenburg sowie gebildete Haushaltsreste seitens der LH Potsdam zur Verfügung. Alle weiteren Kosten müssen von der ViP bis 2033 durch die Aufnahme eines Kredites fremdfinanziert werden. Eine Sicherungsübereignung der Trams ist für die Sicherung des Kredites ausreichend und eine Bürgschaft der LH Potsdam nach jetziger Einschätzung nicht notwendig.

Die ViP wird die Anzahlung bei Bestellung (12,3 Mio. €) über den Zuschuss der LH Potsdam in Höhe von 12,3 Mio. € absichern. Die Anzahlung bei Rohbauabnahme der 10 Trams im Jahr 2023 (12,3 Mio. €), die Anzahlung bei Inbetriebnahme im Jahr 2024 (12,3 Mio. €) sowie die Restzahlung nach der üblichen Klärung von eventuellen Regress Ansprüchen (4,1 Mio. € Sicherheits-Einbehalt) soll über einen langfristigen Kredit in Höhe von 28,7 Mio. € abgesichert werden, der im Jahr 2023 aufgenommen werden soll. Die Höhe der Zinsen für diesen Kredit wird auf insgesamt 1,435 Mio. € geschätzt. Die zu tilgende Summe dieses Kredites beträgt somit 30.135.000 €.

Zur Tilgung des Kredites ab dem Jahr 2024 sollen einerseits die im Haushalt der LH Potsdam ab dem Jahr 2024 nicht weiter benötigten Mittel der Landeszuweisungen für die Fahrzeugbeschaffung Variobahn (Investitionsnummer 0711003110102; 2,5 Mio. € jährlich) und andererseits die Mittel für Investitionszuschüsse an die ViP (Investitionsnummer 11000003; insgesamt verfügbar 1,83 Mio. € jährlich, davon 0,5135 Mio. € für die Ersatzbeschaffung der 10 Tatra Straßenbahnzüge und 1,3165 Mio. € für weitere optionale Straßenbahnbeschaffung über deren Beschaffung zu einem späteren Zeitpunkt separat entschieden wird) gebündelt verwendet werden. Im Ergebnis werden somit von den hierbei verwendeten Landeszuweisungen gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg ab 2024 jährlich ein fester Investitionszuschuss in Höhe von 3,0135 Mio. € für die Ersatzbeschaffung der Straßenbahn verwendet werden.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

## **Begründung:**

Gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist bis zum 1. Januar 2022 für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit umzusetzen. Da diese Umsetzung im vorgegebenen Zeitraum nicht flächendeckend leistbar ist, gibt das PBefG vor, dass mit dem jeweiligen Nahverkehrsplan „Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“ werden.

Folglich konkretisiert der Nahverkehrsplan 2019 für die LH Potsdam (DS 20/SVV/0222) die Umsetzung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit mit entsprechenden Handlungsfeldern und Prioritäten. Daraus resultierend soll unter anderem eine Ersatzbeschaffung der noch im Bestand der ViP befindlichen nicht barrierefreien Straßenbahnzügen vom Typ Tatra KT4D bis zum Jahr 2025 erfolgen. Dieser Ersatz wird durch die Neubeschaffung von 10 Niederflurstraßenbahnen umgesetzt.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag zwischen der LH Potsdam und der ViP (DS 17/SVV/0851) sieht für diesen Fall der Fortschreibung des betrauten Verkehrsangebotes mit zusätzlichen Investitionen bei der ViP eine Regelung zur Finanzierung dieser Investition vor.

Damit die Ausschreibung dieser 10 Niederflurstraßenbahnen gestartet werden kann, ist demzufolge zuvor die Finanzierung der Ersatzbeschaffung sicherzustellen. Dazu soll eine Finanzierungsvereinbarung zur Beschaffung von Niederflurstraßenbahnen zwischen der LH Potsdam und der ViP abgeschlossen werden. Sie stellt im Weiteren die Finanzierung für den Ersatz von 10 Tatra Straßenbahnzügen durch barrierefreie Niederflurstraßenbahnen über Zuschüsse der LH Potsdam sicher.

Die Ersatzbeschaffung ist aber auch aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll und notwendig, da bei [Straßenbahnen](#) die [Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen](#) (BOStrab) gilt, die eine Untersuchung der Fahrzeuge nach einer Laufleistung von maximal 500.000 km (bzw. spätestens acht Jahren) vorschreibt.

Im Jahr 2024 wird diese Hauptuntersuchung für 10 derzeit im Linienverkehr der ViP verkehrende nicht barrierefreie Altbau-Straßenbahnzugverbände des Typs Tatra KT4D fällig.

Praktisch bedeutet dies, es wird ein neutrales Materialermüdungsgutachten vorgeschrieben, welches mit einer erwarteten Wahrscheinlichkeit von aktuell etwa 50% zu einer Stilllegung aller im Einsatz befindlichen Tatra Straßenbahnzüge zum Ende des Jahres 2024 führen wird.

Eine notwendige Instandsetzung der dann 37 Jahre alten Bahnen im Jahr 2024 würde laut Grobkostenschätzung der ViP Kosten von geschätzt ca. 11 Mio. € verursachen und die Nutzungsdauer der Züge um weitere 8 Jahre verlängern. Die Herstellung der Niederflurigkeit und eine Klimatisierung der Fahrzeuge ist bei dieser Kalkulation nicht berücksichtigt.

Danach könnten Sie aufgrund fehlender Märkte für ausgemusterte Altfahrzeuge 2032 weiter nur zum symbolischen Preis von 1 € verkauft werden. Die 11 Mio. € wären somit im Zeitraum 2024 bis 2032 vollständig verbraucht. Die Kosten pro Jahr würden sich bei einer Instandsetzung der Bahnen auf **1,38 Mio. € pro Jahr** belaufen.

## **Alternative Neubeschaffung**

Die alternative **Investition in eine Ersatzbeschaffung** von 10 neuen Straßenbahnfahrzeugen beträgt ca. 41 Mio. €. Diese ist auf die technische Nutzungsdauer von 32 Jahren gleichmäßig anzurechnen, so dass die jährlichen Kosten **1,28 Mio. €** betragen. Als weiterer Kostenvorteil sind signifikant niedrigere Reparaturkosten zu erwarten.

**Die Neubeschaffung ist damit wirtschaftlich günstiger und bezüglich der Fahrzeugverfügbarkeit sowie bezüglich der unkalkulierbaren Wartungskosten für Altfahrzeuge wesentlich wirtschaftlicher als eine Instandhaltungsmaßnahme.**

Anlage

- Darstellung finanzielle Auswirkungen
- Finanzierungsvertrag zur Anschaffung von Niederflurstraßenbahnen

## Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Beschlussvorlage

Betreff: Kurzfassung

1. Hat die Vorlage finanzielle Auswirkungen?  Nein  Ja
2. Handelt es sich um eine Pflichtaufgabe?  Nein  Ja
3. Ist die Maßnahme bereits im Haushalt enthalten?  Nein  Ja  Teilweise
4. Die Maßnahme bezieht sich auf die Investitionsmaßnahme Nr. 0711003110102 Bezeichnung: Investitionszuschuss für Straßenbahnerwerb - ÖPNV für mehrheitlich städtische Gesellschaften .

5. Wirkung auf den Ergebnishaushalt:

Angaben in EUro	Ist-Vorjahr	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Gesamt
<b>Ertrag</b> laut Plan	7.150.000	7.908.799	8.445.541	7.150.000	7.150.000	7.150.000	37.804.340
<b>Ertrag</b> neu	7.150.000	7.908.799	<b>8.445.541</b>	<b>7.150.000</b>	<b>7.150.000</b>	<b>7.150.000</b>	<b>37.804.340</b>
<b>Aufwand</b> laut Plan	16.460.173	15.243.000	15.739.000	16.339.000	16.339.000	17.359.000	81.519.000
<b>Aufwand</b> neu	<b>16.460.173</b>	<b>15.243.000</b>	<b>15.739.000</b>	<b>16.339.000</b>	<b>16.339.000</b>	<b>17.359.000</b>	<b>81.519.000</b>
<b>Saldo Ergebnishaushalt</b> laut Plan	-9.310.173	-7.334.201	-7.293.459	-9.189.000	-9.689.000	-10.209.000	-43.714-660
<b>Saldo Ergebnishaushalt</b> neu	<b>-9.310.173</b>	<b>-7.334.201</b>	<b>-7.293.459</b>	<b>-9.189.000</b>	<b>-9.689.000</b>	<b>-10.209.000</b>	<b>-43.714.660</b>
<b>Abweichung zum Planansatz</b>	0	0	0	0	0	0	0

5. a Durch die Maßnahme entsteht keine Ent- oder Belastung über den Planungszeitraum hinaus bis 2024 in der Höhe von insgesamt Euro.

6. Wirkung auf den investiven Finanzhaushalt:

Angaben in Euro	Bisher bereitgestellt	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Bis Maßnahmeende	Gesamt
<b>Investive Einzahlungen</b> laut Plan	35.200.000	4.363.300	4.330.000	4.330.000	3.330.000	1.830.000		53.383.300
<b>Investive Einzahlungen</b> neu	<b>43.937.051</b>	<b>4.363.300</b>	<b>4.330.000</b>	<b>4.330.000</b>	<b>3.330.000</b>	<b>1.830.000</b>		<b>63.383.300</b>
<b>Investive Auszahlungen</b> laut Plan	34.700.000	4.363.300	4.330.000	4.330.000	3.330.000	1.830.000		52.883.300
<b>Investive Auszahlungen</b> neu	<b>34.700.000</b>	<b>4.363.300</b>	<b>4.330.000</b>	<b>4.330.000</b>	<b>3.330.000</b>	<b>1.830.000</b>		<b>62.883.300</b>
<b>Saldo Finanzhaushalt</b> laut Plan	500.000	0	0	0	0	0		500.000
<b>Saldo Finanzhaushalt</b> neu	<b>9.237.051</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>500.000</b>
<b>Abweichung zum Planansatz</b>								

7. Die Abweichung zum Planansatz wird durch das Unterprodukt Nr. Bezeichnung gedeckt.

8. Die Maßnahme hat künftig Auswirkungen auf den Stellenplan?  Nein  Ja

Mit der Maßnahme ist eine Stellenreduzierung von Vollzeiteinheiten verbunden.  
Diese ist bereits im Haushaltsplan berücksichtigt?

Nein  Ja

9. Es besteht ein Haushaltsvorbehalt.

Nein  Ja

Hier können Sie weitere Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen darstellen (z. B. zur Herleitung und Zusammensetzung der Ertrags- und Aufwandspositionen, zur Entwicklung von Fallzahlen oder zur Einordnung im Gesamtkontext etc.).

Die Landeshauptstadt Potsdam erhält als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV (üÖPNV) jährlich Zuweisungen gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg. Diese Finanzmittel des Landes Brandenburg werden jährlich nach einem dynamischen Schlüssel neu verteilt. Die Höhe der Zuwendungen berechnet sich gemäß der vier Faktoren Fläche der LH Potsdam, Fahrplankilometer auf dem Gebiet der LH Potsdam, Eigenmittel der LH Potsdam und Fahrgäste im ÖPNV in der LH Potsdam.

Bei vorherigen Haushaltsplanungen sind Mittel als Investitionszuschuss Barrierefreiheit (Investitionsnummer 92500001) eingenommen worden. Diese Mittel in Höhe von 4.725.774 € sind bisher nicht verausgabt worden.

Darüber hinaus stehen in der Investitionsnummer 11000003, aus der in den Jahren 2015 bis 2019 das ÖPNV-Infrastrukturpaket finanziert worden ist, Finanzmittel in Höhe von 3.072.785 € zur Verfügung. Des Weiteren stehen in dieser Investitionsnummer in den Jahren 2021 und 2022 jeweils Finanzmittel in Höhe von 1.830.000 € zur Verfügung (Zuwendungsbescheid des LBV vom 15.07.2020 liegt vor).

Des Weiteren stehen in der Investitionsnummer 0711003110102, aus der die Abzahlung der bereits beschafften Variobahnen erfolgt, 1.438.492,23 € Haushaltsreste für die Ersatzbeschaffung der 10 Tatra-Straßenbahnzüge zur Verfügung.

Die 12.300.000 € für den einmaligen Investitionszuschuss im Jahr 2022 stehen damit in diesen drei aufgeführten Investitionsnummern 11000003, 92500001 und 0711003110102 zur Verfügung und sind in der Vergangenheit für die zukünftige Neubeschaffung von Straßenbahnen angespart worden.

Zur Tilgung und Zinszahlung des im Jahr 2023 aufgenommenen Fahrzeugkredits sollen einerseits die im Haushalt der LH Potsdam ab dem Jahr 2024 nicht weiter benötigten Mittel der Landeszuweisungen für die Fahrzeugbeschaffung Variobahn (Investitionsnummer 0711003110102; 2,5 Mio. € jährlich) und andererseits die Mittel für Investitionszuschüsse an die ViP (Investitionsnummer 11000003; insgesamt verfügbar 1,83 Mio. € jährlich, davon 0,5135 Mio. € für die Ersatzbeschaffung der 10 Tatra Straßenbahnzüge und 1,3165 Mio. € für weitere optionale Straßenbahnbeschaffung über deren Beschaffung zu einem späteren Zeitpunkt separat entschieden wird) gebündelt verwendet werden. Im Ergebnis wird somit von den hierbei verwendeten Landeszuweisungen gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg ab 2024 jährlich ein fester Investitionszuschuss in Höhe von 3,0135 Mio. € für die Ersatzbeschaffung der Straßenbahn verwendet.

#### **Haushaltsvorbehalt**

Die zu realisierenden Maßnahmen stehen mit den notwendigen Auszahlungen/Aufwendungen unter dem Vorbehalt des jeweils beschlossenen Haushalts für die entsprechenden Haushaltsjahre.

#### **Anlagen:**

- Erläuterung zur Kalkulation von Aufwand, Ertrag, investive Ein- und Auszahlungen  
**(Interne Pflichtanlage!)**
- Anlage Wirtschaftlichkeitsberechnung (anlassbezogen)
- Anlage Folgekostenberechnung (anlassbezogen)

## **Die Landeshauptstadt Potsdam**

vertreten durch den Oberbürgermeister, Herrn Mike Schubert, und den Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt, Herrn Bernd Rubelt nachfolgend „LH Potsdam“ genannt,

und

## **die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH**

vertreten durch die Geschäftsführer  
Frau Claudia Wiest und Herrn Uwe Loeschmann  
nachfolgend „ViP“ genannt

schließen folgenden

# **Finanzierungsvertrag zur Beschaffung von Niederflurstraßenbahnen**

## **Präambel**

Im Rahmen der allgemeinen Daseinsvorsorge ist die LH Potsdam als kreisfreie Stadt Aufgabenträgerin für den übrigen öffentlichen Verkehr in ihrem Gebiet und hat als solche die ViP mit der Erbringung von Leistungen im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Stadtgebiet betraut. Grundlage der Betrauung ist der ab 1. Juli 2018 zwischen der LH Potsdam und der ViP bestehende öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA), welcher am 30.6.2033 endet.

In diesem Zusammenhang soll der nachfolgende Fahrzeugfinanzierungsvertrag zwischen der LH Potsdam und der ViP die Rahmenbedingungen für die Beschaffung und Finanzierung neuer Niederflurstraßenbahnen unter Bezugnahme auf § 4 Abs. 3 des ÖDA i.V.m. dem am 16.09.2020 beschlossenen Nahverkehrsplan, definieren.

Die LH Potsdam ist bestrebt, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten. Zur Umsetzung des Nahverkehrsplanes der LH Potsdam will die LH Potsdam den Menschen mit Behinderungen einen behindertengerechten niederflurigen Zugang zu den Fahrzeugen des schienengebundenen ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam ermöglichen.

Die LH Potsdam unterstützt gemeinschaftlich mit der ViP das Bestreben nach behindertengerechtem Zugang zu den Fahrzeugen des ÖPNV in Potsdam. Insbesondere berücksichtigt sie bei ihrer Tätigkeit die in der Bauleitplanung und im gültigen Nahverkehrsplan festgelegten Ziele und Grundsätze. Die ViP beabsichtigt daher, ihre restlichen, nicht niederflurigen Tatra-Straßenbahnen sukzessive durch moderne Niederflurstraßenbahnen zu ersetzen.

Mit dem Ziel, eine ausreichende Verkehrsbedienung im Stadtgebiet dauerhaft zu gewährleisten, die Umsetzung der Festlegungen im Nahverkehrsplan zu fördern, den Einsatz der öffentlichen Mittel für diesen Zweck jetzt und zukünftig so effektiv wie möglich zu gestalten und der ViP einen klaren Entwicklungsrahmen zu setzen, vereinbaren die Parteien:

## **§ 1 Gegenstand des Vertrages**

1. Mit dem Vertrag soll die Finanzierung zur Anschaffung von bis zu 10 neuen Niederflurstraßenbahnen der ViP im Zeitraum von 2022 (Bestellung) bis 2033 (Abzahlung der letzten Kreditrate) geregelt werden. Die Beschaffung der Niederflurstraßenbahnen ist europaweit auszuschreiben. Die ViP beabsichtigt, die Niederflurstraßenbahnen auf Grundlage eines mit dem jeweiligen Hersteller noch abzuschließenden Rahmenvertrags zu beschaffen. In diesem Rahmenvertrag soll zunächst verbindlich die Beschaffung von 10 Straßenbahnen (Niederflurigkeit) geregelt und für weitere 15 Straßenbahnen (wachsende Stadt und Kramnitz) verschiedene Kaufoptionen vorgesehen werden. Voraussetzung für die Ausübung der Kaufoptionsrechte zur Anschaffung von bis zu 15 weiteren Bahnen durch die ViP ist die Sicherung deren Finanzierung sowie ein entsprechender nachgewiesener Bedarf zur Erfüllung der Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs. Insbesondere die Finanzierung der optionalen weiteren Straßenbahnen bedarf einer eigenen vertraglichen Umsetzung.
2. Mangels ausreichender Eigenmittel der ViP ist beabsichtigt, die Anschaffung der Niederflurstraßenbahnen über Investitionszuschüsse gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg zu finanzieren. Die Vertragsparteien gehen zum heutigen Zeitpunkt davon aus, dass der Anschaffungspreis je Niederflurstraßenbahn 4,1 Mio. Euro brutto betragen wird.
3. Die ViP erwirbt das Eigentum an den mit diesem Vertrag geförderten Niederflurstraßenbahnen. Sie führt deren Betrieb im eigenen Namen und für eigene Rechnung durch.

## **§ 2 Gesamtfinanzierungsrahmen**

1. Die Kosten für die Neubeschaffung der 10 Niederflurstraßenbahnen werden auf Basis einer durchgeführten Markterkundung auf 41,0 Mio. € geschätzt. Bei allen Kostendarstellungen, die die Finanzierungsvereinbarung betreffen, handelt es sich um brutto Angaben.
2. Mangels ausreichender Eigenmittel der ViP soll die Beschaffung der Niederflurstraßenbahnen über Zuschüsse der LH Potsdam und einen Kredit finanziert werden.
3. Zum Zeitpunkt der Bestellung, voraussichtlich im Dezember 2022, ist eine Anzahlung von 30 % der Anschaffungskosten fällig. Diese erste Rate in Höhe von voraussichtlich 12,3 Mio. € soll aus einem Zuschuss der LH Potsdam in Höhe von 12,3 Mio. € finanziert werden.
4. Der Zuschuss der LH Potsdam nach Ziffer 3 in Höhe von 12,3 Mio. € steht durch Sonderzuweisungen des Landes Brandenburg sowie gebildete Haushaltsreste seitens der LH Potsdam zur Verfügung. Alle weiteren Kosten müssen von der ViP bis 2033 durch die Aufnahme eines Kredites fremdfinanziert werden.
5. Die ViP wird die Anzahlung bei Bestellung (12,3 Mio. €) über den Zuschuss der LH Potsdam in Höhe von 12,3 Mio. € absichern. Die Anzahlung bei Rohbauabnahme der 10 Trams im Jahr 2023 (12,3 Mio. €), die Anzahlung bei Inbetriebnahme im Jahr 2024 (12,3 Mio. €) sowie die Restzahlung nach der üblichen Klärung von eventuellen Regress Ansprüchen (4,1 Mio. € Sicherheits-Einbehalt) soll über einen langfristigen Kredit in Höhe von 28,7 Mio. € abgesichert werden, der im Jahr 2023 durch die ViP aufgenommen werden soll. Die Höhe der Zinsen für diesen Kredit wird auf insgesamt

1,435 Mio. € geschätzt. Die zu tilgende Summe dieses Kredits beträgt somit 30.135.000 €.

6. Zur Tilgung des Kredits ab dem Jahr 2024 sollen einerseits die im Haushalt der LH Potsdam ab dem Jahr 2024 nicht weiter benötigten Mittel der Landeszuweisungen für die Fahrzeugbeschaffung Variobahn (Investitionsnummer 0711003110102; 2,5 Mio. € jährlich) und andererseits die Mittel für Investitionszuschüsse an die ViP (Investitionsnummer 11000003; insgesamt verfügbar 1,83 Mio. € jährlich, davon 0,5135 Mio. € für die Ersatzbeschaffung der 10 Tatra Straßenbahnzüge und 1,3165 Mio. € für weitere optionale Straßenbahnbeschaffung über deren Beschaffung zu einem späteren Zeitpunkt separat entschieden wird) gebündelt verwendet werden. Im Ergebnis werden somit von den hierbei verwendeten Landeszuweisungen gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg ab 2024 jährlich ein fester Investitionszuschuss in Höhe von 3,0135 Mio. € für die Ersatzbeschaffung der Straßenbahn verwendet werden.
7. Sollten Fördermittel nicht oder nicht in voller, die Anschaffungskosten deckender Höhe zur Verfügung stehen, gehen die Vertragspartner in Nachverhandlung.
8. Alle abzuschließenden Kreditverträge sind zwischen den Vertragspartnern einvernehmlich abzustimmen.
9. Die Vertragspartner werden, auch während der Dauer des Vertrages Verhandlungen zur Anpassung des Vertrages führen, insbesondere, wenn
  - a) sich die Förderung der LH Potsdam für den ÖPNV durch das Land wesentlich ändert (Anpassung des ÖPNV-G des Landes Brandenburg und des darin festgelegten Finanzierungsrahmens),
  - b) sich die Beschaffungspreise nicht entsprechend der unter § 1 Abs. 2 genannten Preisvorstellung nach der Ausschreibung einstellen,
  - c) sich aus dem laufenden Betrieb der Bahnen wesentliche Veränderungen im Aufwand ergeben.Die Verhandlungen sind mit dem Ziel zu führen, etwaige zusätzliche Belastungen angemessen auszugleichen.
10. Einzelheiten zur Höhe und zur Zahlungsweise der Mittel werden nach Vorlage des Ergebnisses des Vergabeverfahrens bzw. vor Ausübung der entsprechenden Kaufoption zwischen den Vertragspartnern vereinbart.
11. Die Zuschüsse der LH Potsdam unterliegen als echter Zuschuss nicht der Umsatzsteuer.

### **§ 3 Nachweis über die Verwendung der Zuschüsse**

1. Die vertragsgemäße Verwendung der Zuschüsse für das jeweilige Geschäftsjahr ist von ViP bis zum 20.05. des folgenden Jahres nachzuweisen.
2. Als Nachweis dienen Kaufverträge und Kreditverträge. Auf gesonderte Anforderung der Vertragspartner sind weitere Unterlagen vorzulegen.

#### **§ 4 Schlussbestimmungen**

1. Sollten einzelne Bestimmungen des Vertrages unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung dieses Vertrages insgesamt unzumutbar wird, werden die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle unwirksamer oder undurchführbarer Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke gelten Bestimmungen als vereinbart, die dem von den Vertragsparteien angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommen.
2. Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform.
3. Gerichtsstand ist Potsdam.

Dieser Vertrag wird zweifach ausgefertigt. Jede Vertragspartei erhält eine Ausfertigung.

Potsdam, den

Für die Landeshauptstadt Potsdam:

**Mike Schubert**  
Oberbürgermeister

**Bernd Rubelt**  
Beigeordneter  
Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt

Für die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH:

**Claudia Wiest**  
Geschäftsführerin

**Uwe Loeschmann**  
Geschäftsführer