

Übersicht über die wesentlichen Rückmeldungen im Anhörverfahren zum Erlass einer Allgemeinen Vorschrift

Absender	Inhalt in Stichpunkten	Bewertung durch die Verwaltung
Landratsamt Ravensburg	keine Anmerkungen	
Landratsamt Reutlingen	keine Anmerkungen	
Verkehrsverbund DING	- Rabattierung von 25% der Zeitkarten im Ausbildungsverkehr zur Jedermannkarte ist erfüllt - Daten zur Berechnung der Ausgleichsbeträge sind für Verbundfahrtscheine verfügbar; bei Fahrtscheinen mit Haustarif müssen die Unternehmen die Daten liefern - die Mitteilungspflicht der relevanten Daten zum 30. Juni des Folgejahrs ist knapp bemessen, aber einhaltbar - aufgrund der Höhe der Beträge, die über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag ausgekehrt werden, wird es wohl keine eigenwirtschaftlichen Verkehre mehr geben - der Verbundtarif ist jährlich zu überprüfen und ggf. anzupassen (Tarifierhöhung); hierzu ist es notwendig, dass der Verbund über die Höhe der Zuschüsse auf den einzelnen Linien informiert wird	- es sind keine weiteren tariflichen Anpassung der Zeitkarten im Ausbildungsverkehr notwendig - Datenlieferung und Transparenz der Zusammensetzung der Daten für die Berechnung der Ausgleichsleistungen sind immens wichtig - die Datenlieferung der Jahreszahlen über die Anzahl der Zeitkarten im Ausbildungsverkehr werden für die Schlussabrechnung benötigt - diese Einschätzung wird von der Verwaltung für die Masse der Linien geteilt - diese Informationspflicht ist bei den Unternehmen angesiedelt, da die Unternehmen bei Tarifierhöhungen z. B. auch die Kostenentwicklung darstellen

Busunternehmen Diesch, Bad Schussenried	• Ausgleichsmittel sind vollständig auszukehren • die (alten) Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG haben immer mehr zur Finanzierung des regulären Linienverkehrs beigetragen • die Ausgleichsmittel waren bisher schon zu gering, es müsste mehr Geld in das System • es sollte der volle Ausgleich im jeweiligen Kalenderjahr ausbezahlt werden • durch das Verfahren insgesamt, wird der im PBefG normierte Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit ausgehebelt • das private Engagement der Busunternehmen wird zurückgehen	• ist gesetzlich so geregelt • dieses ist bekannt und ist ein Grund für die Reform (Beihilferecht) • eine Erhöhung des heute bestehenden finanziellen Rahmens (§ 45a-Zahlungen und finanzielles Engagement des Landkreises) ist nicht vorgesehen • dieses ist nicht möglich, weil die letztendlich maßgeblichen Zahlen und Daten erst im Folgejahr vorliegen. Nur 10% der Ausgleichsleistungen werden im Folgejahr (Schlussabrechnung) ausbezahlt • dieser Vorrang geht nicht so weit, dass der Aufgabenträger in seinen Handlungen eingeschränkt ist. Der Vorrang zielt nur darauf ab, dass, wenn es einen eigenwirtschaftlichen Antrag gibt, dieser Vorrang hat – die Bedingungen (Anforderungen an das öffentliche Verkehrsinteresse) und das Gestaltungsrecht, ob und welches Vergabeverfahren durchgeführt wird, obliegt alleine dem Aufgabenträger • Ziel ist es, öffentliche Dienstleistungsaufträge als Nettoverträge auszugestalten. Das Marktrisiko trägt weiterhin der Unternehmer, die Fahrgeldeinnahmen überwiegen die Zuschussleistungen deutlich. Durch ein größeres Engagement können mehr Fahrgeldeinnahmen generiert werden
Busunternehmen Reisch, Mengen	• durch das Verfahren insgesamt, wird der im PBefG normierte Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nicht berücksichtigt, es wird nur noch wenige eigenwirtschaftliche Verkehre geben, Planungskompetenz der Busunternehmer geht verloren	• dieser Vorrang geht nicht so weit, dass der Aufgabenträger in seinen Handlungen eingeschränkt ist. Der Vorrang zielt nur darauf ab, dass, wenn es einen eigenwirtschaftlichen Antrag gibt, dieser Vorrang hat – die Bedingungen (Anforderungen an das öffentliche Verkehrsinteresse) und das Gestaltungsrecht, ob und welches Vergabeverfahren durchgeführt wird, obliegt alleine dem Aufgabenträger. Es

• über die Allgemeine Vorschrift werden nur ca. die Hälfte der Mittel ausgeschüttet, es ist nicht erläutert, wie die restlichen Mittel ausgeschüttet werden • wie mit laufenden Linienverkehrsgenehmigungen verfahren wird, wurde nicht mitgeteilt	werden Nettoverträge vereinbart, damit bleibt das wesentliche Marktrisiko und die Gestaltungsmöglichkeiten beim Unternehmen • die Allgemeine Vorschrift ist ein eigenständiges Rechtsinstrument, darin ist nicht zu regeln, wie die Restmittel ausgeschüttet werden. Jedem Fachkundigen ist bewusst, dass die Restmittel nur über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag ausgeschüttet werden können. Bei zwei Informationsveranstaltungen wurden die Busunternehmen informiert • Ziel ist es, die laufenden Linienverkehrsgenehmigungen bestehen zu lassen. Dort wo möglich, soll mit einer Notvergabe und mit Direktvergaben gearbeitet werden, beide Verfahren lassen die Genehmigung unberührt
• finanzielle Auswirkungen auf die Unternehmen sind enorm, teilweise sind es 50% des Umsatzes, daher wäre eine Übergangsregelung wichtig, dass die Zahlungsströme wie bisher erfolgen • andere Landkreise verfolgen andere Lösungen • die Freizeitregelung der Schülermonatskarte wurde in der Allgemeinen Vorschrift nicht berücksichtigt	• bei der Allgemeinen Vorschrift und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen wird es Abschlagszahlungen ungefähr zu dem Zeitpunkt geben, an dem bisher die Gelder an die Unternehmen ausgekehrt wurden • die Rahmenbedingungen sind sehr unterschiedlich, viele andere Landkreise sind aufgrund der sehr schlechten Datenverfügbarkeit nicht dazu in der Lage, die Reform so umzusetzen wie wir; es wird viel mit Übergangslösungen gearbeitet • die Einnahmehausfälle aufgrund der Freizeitregelung müssten <u>objektiv</u>, <u>transparent</u> und <u>diskriminierungsfrei</u> ermittelt werden • es kann nicht unterstellt werden, dass jeder SMK-Inhaber zu jeder Zeit die Freizeitregelung nutzt

- die Überkompensationskontrolle ex ante wurde kritisiert, da es auch noch eine Überkompensationskontrolle ex post gäbe
- innerhalb der Freizeitnutzung können auch die DING-SPNV-Produkte benutzt werden, der SPNV ist aber nicht Gegenstand der FiReform und damit der Mindesttrabattierung
- es müsste zunächst ein verbundweiter Durchschnittswert für die Nutzung der Freizeitregelung über den räumlichen Geltungsbereich der SMK hinaus ermittelt werden, da innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs der SMK der Karteninhaber immer fahren kann, so oft er will. Dieses mehrmalige Fahren unterfällt nicht der Freizeitregelung
- bei der Ermittlung des durchschnittlichen Nutzungsfaktors müsste der SPNV-Anteil herausgerechnet werden
 - ferner sind die Fahrplanangebote zu berücksichtigen (Beginn und Betriebsschluss sind uneinheitlich, Spätangebote sind uneinheitlich usw.)
 - es müssten realistische Annahmen zu den benutzten Tarifangeboten getroffen werden – was ist der SMK-Inhaber kostenfrei gefahren, wie hoch wären die Kosten dafür gewesen ...
 - dann ist die Frage zu klären, ob der SMK-Inhaber nur wegen der Freizeitregelung den ÖPNV genutzt hat oder so oder so als zahlender Kunde gefahren wäre ...
- in der Summe sollte der Ausgleich dem entsprechen, was dem Unternehmer, bezogen auf die Linie durch die kostenfreie Nutzung des ÖPNV (Freizeitregelung) an Einnahmen entgangen sind
- zudem wäre zu berücksichtigen, ob die SMK nur wegen der Freizeitregelung gekauft wurde, dann wäre es ein reiner Tarifeffekt?
- fraglich ist auch, wie die Überkompensation ex ante und ex post kontrolliert werden könnte
- bei der erstmaligen Einrichtung der Freizeitnutzung in 2008 sind keine Mindereinnahmen entstanden, die hätten ausgeglichen werden müssen
- bei der ex ante Überkompensation wird dem sogenannten Netzeffekt Rechnung getragen (Elastizitätsfaktor). Dabei geht

	für die ex post Überkompensationskontrolle ist der Zeitraum zur Vorlage eines Testats zu kurz bemessen	man davon aus, dass durch die Rabattierung mehr Fahrgäste eine Fahrkarte kaufen – dieses MEHR ist keine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung und daher auch nicht ausgleichsfähig der Zeitraum müsste ausreichend sein, zur Sicherstellung wird der Zeitraum auf 9 Monate verlängert (Schlusszahlung ca. Juli, plus 9 Monate = April des Folgejahrs)
Busunternehmen Ehrmann Reisen Bad Wurzach	- ähnliche Inhalte wie bereits von anderen Busunternehmen angeführt, es wird daher auf eine Wiederholung verzichtet - es besteht eine große Unsicherheit bezüglich der noch abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge	- ähnliche Inhalte wie bereits von anderen Busunternehmen angeführt, es wird daher auf eine Wiederholung verzichtet - bei der Informationsveranstaltung am 6. Februar 2018 wurden die Unternehmen umfassend informiert
WBO, Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V.	- Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit wird deutlich eingeschränkt - von der Möglichkeit, einen höheren Anteil über die Allgemeine Vorschrift auszuweichen wurde nicht Gebrauch gemacht	- dieser Vorrang geht nicht so weit, dass der Aufgabenträger in seinen Handlungen eingeschränkt ist. Der Vorrang zielt nur darauf ab, dass, wenn es einen eigenwirtschaftlichen Antrag gibt, dieser Vorrang hat – die Bedingungen (Anforderungen an das öffentliche Verkehrsinteresse) und das Gestaltungsrecht, ob und welches Vergabeverfahren durchgeführt wird, obliegt alleine dem Aufgabenträger. Es werden Nettoverträge vereinbart, damit bleibt das wesentliche Marktrisiko und die Gestaltungsmöglichkeiten beim Unternehmen - es wurden keine weiteren Fahrgastgruppen wie z. B. das Semesterticket in den Ausgleich mit aufgenommen, da das Semesterticket in einem direkten Verhältnis zu den Hochschulstandorten steht – der ländliche Raum wäre dadurch eher schlechter gestellt worden. Zur Problematik eines Ausgleichs der Freizeitregelung der Schülermonatskarte siehe oben

	• die drei Aufgabenträger Alb-Donau-Kreis, Biberach und Ulm wollen einen Systemwechsel im ÖPNV hin zu einem von der öffentlichen Hand gesteuerten und bestellten Verkehrsangebot mit einer flächendeckenden Ausschreibung von Busverkehrsleistungen • der Satzungsentwurf würde unter dem zurückbleiben, was möglich wäre, der WBO werde daher ihren Mitgliedsunternehmen empfehlen, einen angemessenen Ausgleich gerichtlich geltend zu machen	• muss nicht kommentiert werden • muss nicht kommentiert werden
Busunternehmen Gairing, Ittenhausen	• die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG sind für das Unternehmen überlebenswichtig, daher muss der Ausgleich weiterhin zu 100% erfolgen	• dieser Anspruch entspricht dem Ziel der Verwaltung. Allerdings ist dieses Ziel nur durch eine Kombination einer allgemeinen Vorschrift mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen realisierbar
Busunternehmen SVL, Bottenschein Reisen, Reinalter Reisen, Laupheim	• wortgleiche Stellungnahmen der drei Busunternehmen • eigenwirtschaftliche Verkehre werden nicht mehr möglich sein, alle Verkehre müssen dann EU-weit ausgeschrieben werden, kostenlose Planungsleistungen der Verkehrsunternehmen müssen dann vom Aufgabenträger erbracht (eingekauft) werden, Know-How der Verkehrsunternehmer bleibt ungenutzt	• Antwort siehe oben, bei Nettoverträgen trägt das Verkehrsunternehmen weiter das Marktrisiko und hat damit auch Gestaltungsmöglichkeiten
	• die Freizeitregelung der Schülermonatskarte wurde in der Allgemeinen Vorschrift nicht berücksichtigt • wie wird die Reform neben der allgemeinen Vorschrift umgesetzt	• siehe oben • siehe oben

	• ein Wegfall von Ausgleichszahlungen führt zu deutlichen Tarifierhöhungen • dadurch, dass die endgültige Abrechnung erst im Folgejahr erfolgt und daher 10% erst im Folgejahr ausbezahlt werden, entsteht bei den Verkehrsunternehmen eine Liquiditätslücke, die durch Tarifierhöhungen geschlossen werden müssen • sollten Ausgleichsleistungen fehlen, muss der Verkehrsunternehmer wegen Auskömmlichkeit der Verkehre das Fahrplanangebot kürzen • es gibt keine Übergangsvorschriften bzw. keine Übergangsregelungen	• Umsetzungsziel ist es, dass keine Ausgleichszahlungen wegfallen • auch heute wird der Ausgleich erst im Nachhinein ausgeschüttet. Die endgültigen Zahlen zur Berechnung des Ausgleichs liegen erst im Folgejahr vor, daher geht es nicht früher • aufgrund der Linienkonzession besteht eine Betriebspflicht, das öffentliche Verkehrsinteresse ist zu erfüllen • das Gesetz sieht keine Übergangsregelung vor, die Aufgabenträger müssen die Reform rechtssicher umsetzen
IHK Ulm	• Ausgleichsleistungen sind vollständig und zeitnah an die Verkehrsunternehmen auszubezahlen • Eigenwirtschaftlichkeit soll erhalten bleiben	• siehe oben • siehe oben
	• es ist im Gesamten zu klären, wie die vorhandenen und genehmigten Busverkehre auskömmlich finanziert werden	• siehe oben
	• die Allgemeine Vorschrift der Landkreise Alb-Donau-Kreis und Biberach sollen wie die Allgemeine Vorschrift der Stadt Ulm befristet werden • Planungsleistungen bisher bei den Verkehrsunternehmen, künftig bei den Aufgabenträgern	• die Befristung der Allgemeinen Vorschrift der Stadt Ulm erfolgt, weil danach die inhaltlich gleichlautende Regelung in einer direkten Betrauung der Stadtwerke Ulm erfolgt – die Stadtwerke Ulm werden mit den gesamten Verkehrsleistungen der (in) Stadt Ulm betraut • Finanzierung und Planung des ÖPNV sind damit in einer Hand

HZL, Hohenzollerische Landesbahn AG, Hechingen	- durch das Verfahren insgesamt, wird der im PBefG normierte Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nicht beachtet - Planungsleistungen bisher bei den Verkehrsunternehmen, künftig bei den Aufgabenträgern und von denen zu finanzieren - Freizeitregelung der Schülermonatskarte wurde nicht berücksichtigt	- siehe oben - siehe oben - siehe oben
DB ZugBus GmbH (RAB), Ulm	- gesetzlich normierter Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre wird verhindert; - Soll-Kosten berücksichtigt Kostenspitzen im Ausbildungsverkehr nicht - Keine Übergangsfrist - mangelnde Ausnutzung des Gestaltungsrahmen der Aufgabenträger, andere Aufgabenträger regeln alles über eine allgemeine Vorschrift - keine Zusatzwerte (Freizeitregelung für SMK): Folge ist Abschaffung verbundweiter Nutzung der SMK ab 13:15 Uhr - externe Beratungsleistungen statt lokale Planungskompetenzen der Verkehrsunternehmen, regionale Bindung durch Ausschreibung geht verloren	- siehe oben - nur die Rabattierung der Schülerkarten ist eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung; betriebsindividuelle Erträge und Kosten bleiben außen vor - Gesetz sieht keine Übergangsregelung vor - Rahmenbedingungen sind in den Landkreisen bzw. Verbünde sehr unterschiedlich, die Datenverfügbarkeit ist in den Verbünden naldo und bodo weit schlechter, als im DING, daher gehen dort oft keine anderen Lösungen, die aber beihilferechtlich bedenklich sind - siehe oben - siehe oben

	• Zunahme Bürokratieaufwand (Testate) • „dass geprüfte Testate frühestens 9 Monate im folgenden Kalenderjahr vorliegen können“ • Liquiditätsproblem bei den vorgesehenen Zahlungsterminen	• Testate werden grundsätzlich zur Kontrolle der Überkompensation benötigt • Frist in der Allgemeinen Vorschrift (Satzung) wird auf 9 Monate geändert • Zahlungszeitpunkte entsprechen weitgehend den heutigen Zahlungszeitpunkten in der Altregelung
Busunternehmen Verkehrsbetriebe Bayer, Ehingen	• die Allgemeine Vorschrift berücksichtigt nicht und die bisher maßgeblichen Parameter wie die mittlere Reiseweite und die Sollkostensätze • Verweis auf aktuell rechtslosen Zustand • Testate kostenintensiv → Deckung für Unternehmen über 2%ige Verwaltungskosten	• diese individuellen und nicht fortgeschriebenen Parameter waren u. a. Anlass für diese Reform • es ist richtig, dass die Verkehrsunternehmen seit 1. Januar Fahrleistungen erbringen und die Grundlagen für den Ausgleich noch nicht beschlossen bzw. vereinbart sind. Damit war allerdings aufgrund der kurzen Vorlaufzeit zur Umsetzung der Reform zu rechnen • siehe oben