

Stadt Ulm

ulm

Landratsamt Alb-Donau-Kreis • Postfach 28 20 • 89070 Ulm

Landkreis
Biberach



ALB-DONAU-KREIS

Bearbeiterin/Bearbeiter:

Florian Weixler

Verkehr und Mobilität

Zimmer 3D-06

Telefon: 0731 185-1263

Telefax: 0731 185221263

E-Mail:

florian.weixler@alb-donau-kreis.de

An die Verkehrsunternehmen
gemäß Verteiler

Unser Aktenzeichen:

31.1/797.71/ÖPNV-Finanzreform

22. Januar 2018

ÖPNV-Finanzreform 2018

Einladung zu einer Abstimmungsbesprechung am 6. Februar 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

derzeit befinden sich die Entwürfe unserer „Satzungen über die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr“ in Anhörung.

Um Sie über den Stand des Verfahrens und das weitere Vorgehen und die dazu erforderlichen Maßnahmen zu informieren, möchten wir Sie zu einer Besprechung am

Dienstag, 6. Februar 2018

um 10:00 Uhr

in das Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Schillerstraße 30, 89077 Ulm,
Kleiner Sitzungssaal

einladen. Im Rahmen dieser Veranstaltung wollen wir auch die Bereitstellung der Datengrundlagen abstimmen, die wir von Ihnen für das zukünftige Verfahren benötigen und die uns vom Verkehrsverbund DING übermittelt werden sollen. Wie Sie wissen, sind die entsprechenden Daten zwingend erforderlich, um ergänzend zur Allgemeinen Vorschrift öffentliche Dienstleistungsaufträge schließen zu können.

Wir freuen uns über Ihre Teilnahme. Im Verhinderungsfall bitten wir Sie um eine angemessene Vertretung. Am Gespräch wird auch die Geschäftsführung des Verkehrsverbundes DING teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Möller
Erster Landesbeamter
Alb-Donau-Kreis

Martin Bendel
Erster Bürgermeister
Stadt Ulm

Peter Hirsch
Amtsleiter
Landratsamt Biberach



Dienstgebäude
Landratsamt
Alb-Donau-Kreis
Schillerstraße 30
89077 Ulm

0731 185-0
 Direktanschluss siehe oben
Internet: www.alb-donau-kreis.de

Besuchszeiten
Mo-Fr 08:00 - 12:30 Uhr
Do 08:00 - 17:30 Uhr
und nach Vereinbarung

Zahlungsempfänger:
Kreiskasse Alb-Donau-Kreis
IBAN: DE67 6305 0000 0000 0000 24
BIC: SOLADES1ULM

Hauptbahnhof,
Busbahnhof
und Haltestelle
Ehinger Tor

- 2 -

Verteiler:

- Fa. Baumeister-Knese GmbH & Co. KG
- Fa. Bendel Reisen GmbH
- Fa. Bottenschein Reisen GmbH & Co. KG
- Fa. Braunmiller Bustouristik
- Fa. DB Bahn Regio Alb-Bodensee
- Fa. Diesch GmbH
- Fa. Ehrmann Reisen e.K.
- Fa. Ertl Verkehr GmbH
- Fa. Fromm Reisen OHG
- Fa. Gairing GmbH Omnibusverkehr
- Fa. H. Reinalter GmbH & Co. KG
- Fa. Hohenzollerische Landesbahn AG
- Fa. Klemens Diesch Omnibusverkehr KG
- Fa. Klöpfer GmbH
- Fa. Merkle GmbH Omnibusverkehr
- Fa. Reisch GmbH
- Fa. Robert Bayer GmbH
- Fa. Robert Föhr
- Fa. Rösch Reisen
- Fa. Stadtwerke Biberach GmbH
- Fa. SVL Stadtverkehr Laupheim GmbH & Co. KG
- Fa. SWU Verkehr GmbH
- Fa. Walk GmbH

- Fa. Donau-Iller-Nahverkehrsverbund GmbH

797.0/ÖPNV-Finanzreform

8. Februar 2018

Besprechungsprotokoll

Besprechung:	ÖPNV-Finanzreform		
Termin:	6. Februar 2018		
Besprechungsort:	Landratsamt Alb-Donau-Kreis		
Beginn:	10:00 Uhr	Ende:	11:40 Uhr
Verfasser:	Frau Färber (Stadt Ulm), Herr Weixler (LRA Alb-Donau-Kreis)		
Anlage/n:	3		
TeilnehmerInnen:	siehe Anlage 2		

1	Einführung
	<p>Die Herren ELB Möller und EBM Bendel begrüßen die Teilnehmer und sagen eine verantwortungsvolle Umsetzung der Reform zu. Dazu bitten Sie die Verkehrsunternehmen um deren Zustimmung zur Offenlegung der erforderlichen Daten.</p> <p>Die in Folge der Anhörung der Allgemeinen Vorschrift eingegangenen Stellungnahmen würden derzeit von den Aufgabenträgern gemeinsam geprüft und deren Gremien zur Beschlussfassung und ggf. Anpassung der Allgemeinen Vorschrift vorgelegt.</p>

2	Umsetzung der Reform
	<p>Herr Hirsch schließt sich der Begrüßung an und stellt den derzeitigen Stand der Umsetzung und das beabsichtigte weitere Vorgehen anhand einer Präsentation (siehe Anlage 3) vor.</p> <p>Darin weist er insbesondere darauf hin, dass die beabsichtigte Notvergabe für bis zu 2 Jahre und mögliche weitere Direktvergabe in Form einer Unterschwellenvergabe nur im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten der EU-VO 1370 erfolgen könnten. Diese seien auf Dienstleistungskonzessionen beschränkt, die nur für Verkehre zulässig sind, bei denen der Betreiber das Marktrisiko trägt. Dazu darf die Zuschussleistung nicht mehr als 50% der gesamten Erträge des Verkehrs umfassen. Die entsprechenden Öffentlichen Dienstleistungsaufträge (ÖDA) sind folglich als Nettoverträge auszugestalten. Zur Beurteilung dieser Rechtslage ist für die Aufgabenträger die Kenntnis der gesamten Erträge des Unternehmens je Linie zwingend.</p>

3	Diskussion
	<p>Kritisiert wird die fehlende Übergangsfrist, auch fahren die Unternehmen seit 1. Januar 2018 ohne abschließend beschlossenen Ausgleichsanspruch. Die Aufgabenträger verweisen darauf, dass sie selbst nur eine äußerst kurze Umsetzungszeit seit Erlass des Gesetzes durch das Land hatten.</p> <p>Die Unternehmer regen an, die Allgemeine Vorschrift auf einen Ausgleich für zusätzliche Tarifprodukte auszuweiten – insbesondere für die netzweite Wirkung der Schülermonatskarten. Damit könnten zum einen mehr Verkehre eigenwirtschaftlich betrieben werden, zum anderen könnte die ergänzende Zuschussleistung durch ÖDA weitgehend sicher unter 50% gesenkt werden (siehe 2.).</p> <p>Die Aufgabenträger haben die Einbeziehung eines Ausgleichs der netzweiten Wirkung der Schülermonatskarten (Modell 2) nach gründlicher Prüfung nicht weiter verfolgt, weil sich dadurch nach ersten Modellrechnungen Verwerfungen beim Ausgleich der einzelnen Linien bzw. Betreiber ergeben werden und dieser Ausgleich kaum rechtskonform ausgestaltet werden kann. Für die zweite Stufe der Reform ab 2021 besteht zudem die Gefahr einer geringeren Zuwendung je Aufgabenträger. Die Gremien der Aufgabenträger haben sich deshalb für die Umsetzung des Modells 1 entschieden.</p> <p>Zudem wurde angeregt, den in der Allgemeinen Vorschrift vorgesehenen Elastizitätsfaktor von 0,9 auf 0,95 anzuheben. Die finanziellen Auswirkungen sind dadurch aber sehr gering und können zudem über die zusätzlich vorgesehenen ÖDA entsprechend ausgeglichen werden.</p> <p>Auf Nachfrage der Unternehmen führen die Aufgabenträger aus, dass noch keine Muster für einen ÖDA vorlägen. Diese würden aber zeitnah erarbeitet und im Einzelfall mit den jeweiligen Unternehmen individuell abgestimmt, damit – bei Vorliegen aller erforderlichen Daten – eine Auszahlung an die Unternehmen unmittelbar nach Zahlungseingang durch das Land ermöglicht wird. Damit würden Auszahlungstermine vergleichbar zum bisherigen Verfahren nach §45a vorgesehen.</p>
4	Datenanforderung der Aufgabenträger
	<p>Die anwesenden Verkehrsunternehmen signalisieren Bereitschaft, DING zu ermächtigen, den betroffenen Aufgabenträgern alle erforderlichen Erlösdaten und die Ausgleichsleistungen nach §45a je Linie offen zu legen. Die Erlösdaten sind auf Basis des Jahres 2016 und die Ausgleichsleistungen nach §45a aus dem Jahr 2014 und aus dem Jahr 2015 (Basis für Abschlagszahlungen in den Jahren 2018 und 2019) erforderlich.</p> <p>Die Aufgabenträger sichern die Vertraulichkeit der zur Verfügung gestellten Daten zu. Sofern einzelne Unternehmer keine Datenfreigabe erteilen, kann für dieses Unternehmen kein ÖDA vereinbart werden.</p> <p>Die im Einzelnen erforderlichen Daten → siehe Anlage 1</p>

gez.

Florian Weixler

Anlage 1 Zur Vereinbarung von Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erforderliche Erlösdaten und Ausgleichsleistungen je Linie

Erlöse	Im Jahr	
Tarifeinnahmen insgesamt	2016	je Linie
davon: Erlöse aus Schülermonatskarten	2016	je Linie
davon: Erlöse aus Semestertickets	2016	je Linie
davon: Erlöse aus sonstigen Tarifen	2016	je Linie
Erträge aus Sonderpool	2016	je Linie
Erträge nach § 148 SGB IX	2016	je Linie
Ausgleichsleistungen	Im Jahr	
Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG	2014	je Linie
davon: für Schülermonatskarten	2014	je Linie
davon: für Semestertickets	2014	je Linie
Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG	2015	je Linie
davon: für Schülermonatskarten	2015	je Linie
davon: für Semestertickets	2015	je Linie
Ausgleich für Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste ¹	2016	je Linie

¹ gemäß „Gemeinsame Richtlinie der Landkreise Alb-Donau-Kreis, Biberach, Neu-Ulm und der Stadt Ulm über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING) als Höchsttarif“

Anlage 2 Teilnehmer

Stadt Ulm

ulm



Landratsamt
Biberach



ÖPNV-Finanzierungsreform

Umsetzung in den Verbundkreisen

Peter Hirsch

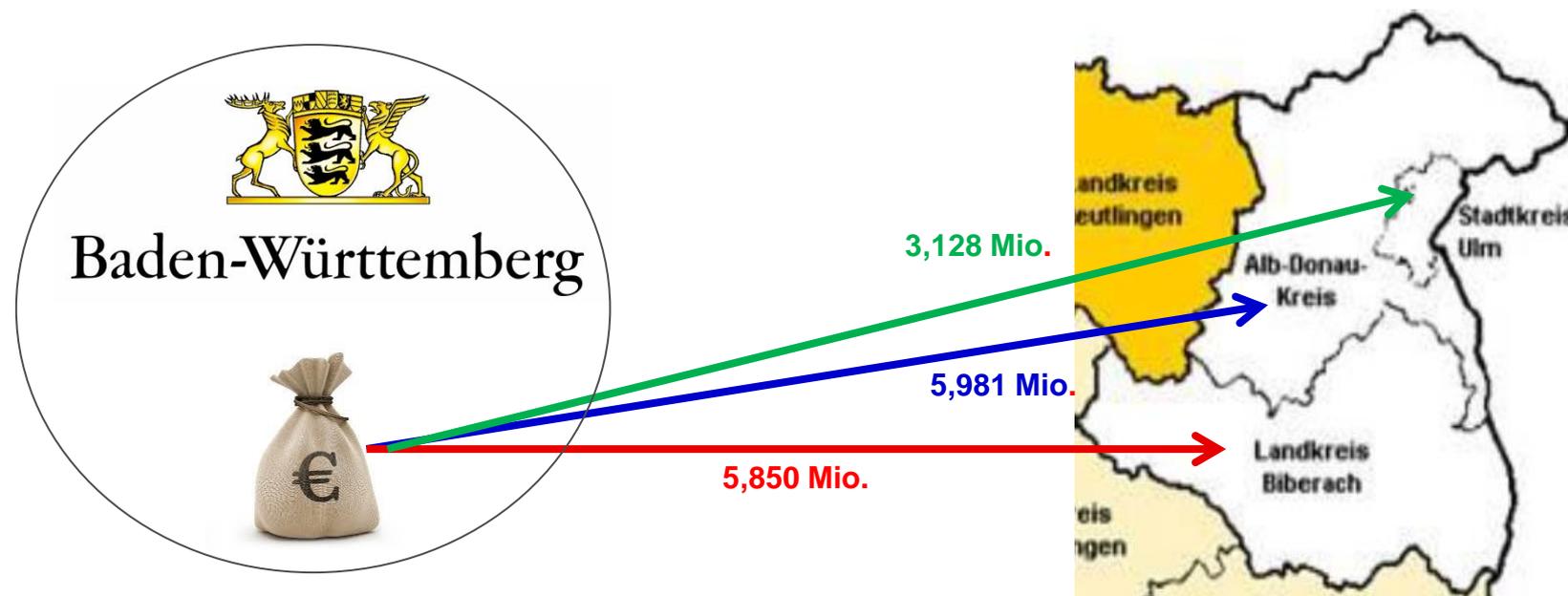
Landratsamt Biberach, Verkehrsamt

05.02.2018



Die erste Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform

1. Stufe, 2018 - 2020



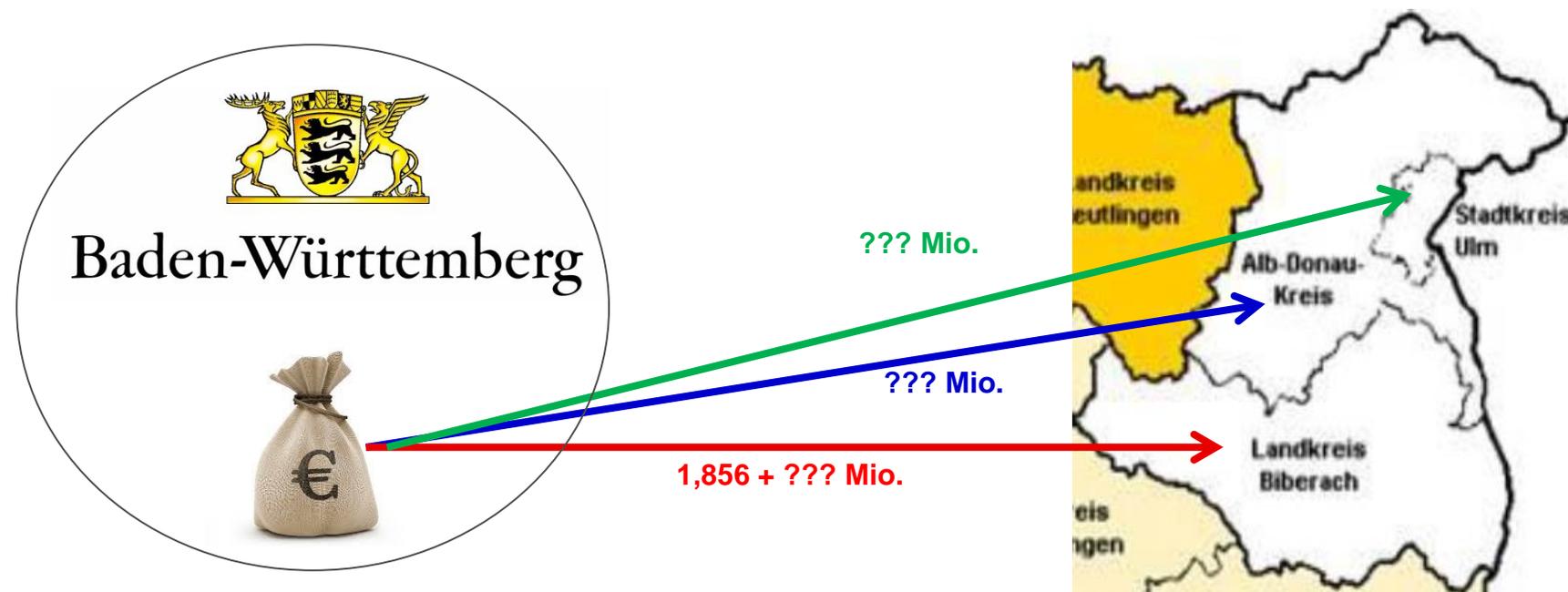
Auflagen:

- **Mindestrabattierung von 25% im Ausbildungsverkehr**
- **einheitliche Tarifvorgabe im Verkehrsverbund**
- **Zweckbindung: Nur für ÖPNV-Tarif- und Verkehrsleistungen**
- **vollständige Ausschüttung an Verkehrsunternehmen**
- **Nachweis der Mittelverwendung (drei Jahre)**
- **Beteiligung der Verkehrsunternehmen (Anhörung)**



Die zweite Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform

2. Stufe, 2021- 2023



- Zuweisungsgarantie für die 25%ige Mindesttrabattierung im Ausbildungsverkehr
- Erhöhung der Zuweisung, in den Jahren 2021 bis 2023 jährlich 16,66 Mio. € (Summe 50 Mio. €)
- aber ab 2021 neuer Verteilungsschlüssel mit unterschiedlicher Gewichtung der Parameter
 - Fläche
 - Angebot
 - Fahrgastzahlen
 - Zuweisungsbeträge werden sich daher verändern, es soll keine Verwerfungen geben



Ziele zur Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform - eine stabile und nachhaltige Konstruktion -

Allgemeine Vorschrift

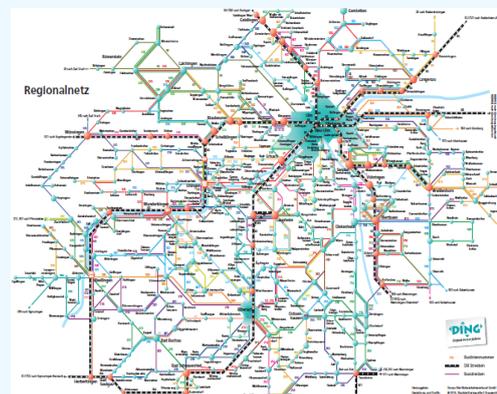


Mindestrabattierung
einheitlich im
Verbundgebiet



- Beschluss Gremium
- **kein kommunales
Finanzierungsrisiko**

Gestaltungsmöglichkeiten für den Aufgabenträger



- öffentliche
Dienstleistungsaufträge

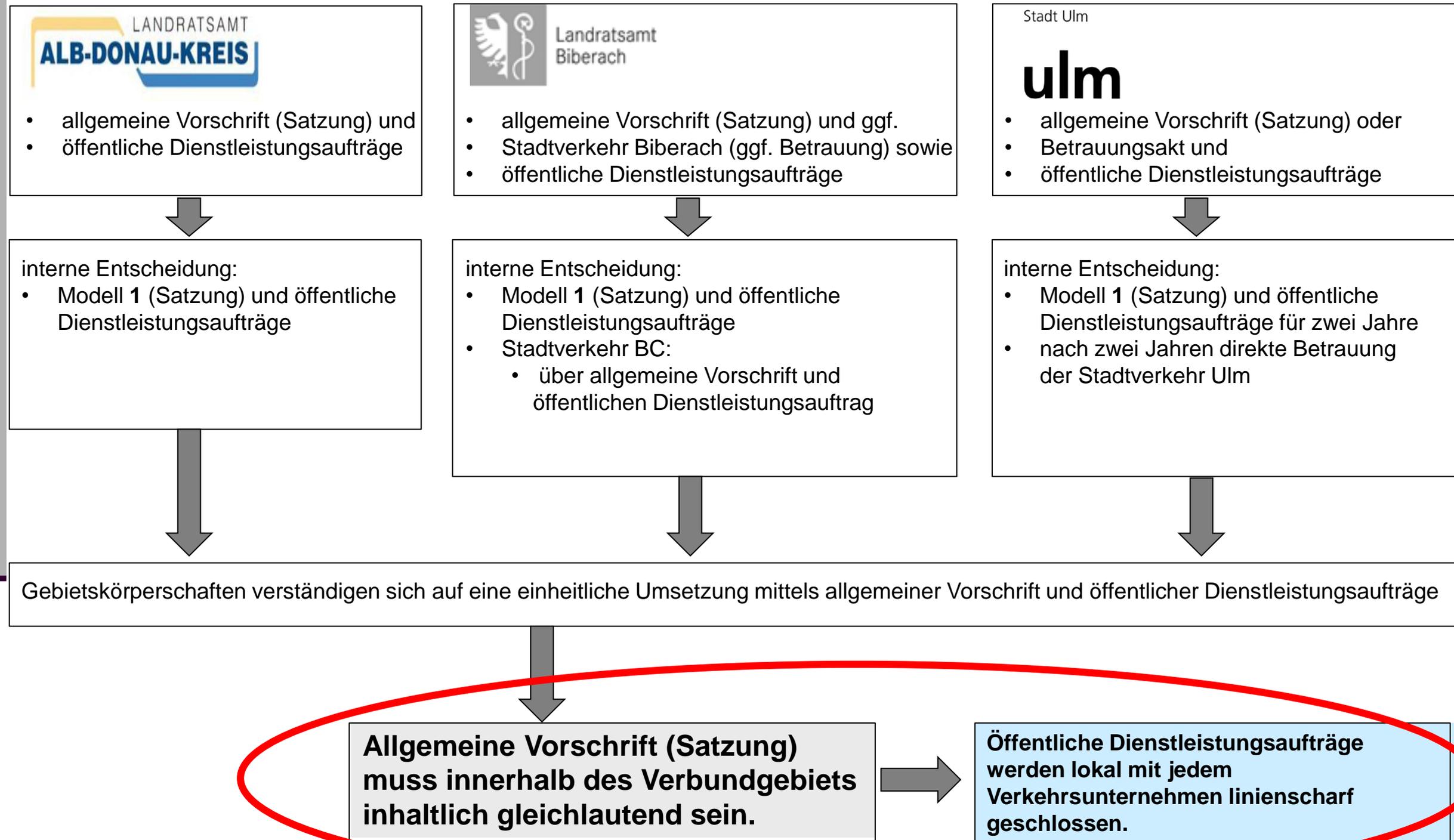
Einnahmensicherheit für
die Busunternehmen
insgesamt und für den
einzelnen Unternehmer

- im Umfang der
heutigen § 45a-
Zuweisungen
- keine Verwerfungen bei
den Zuweisungen





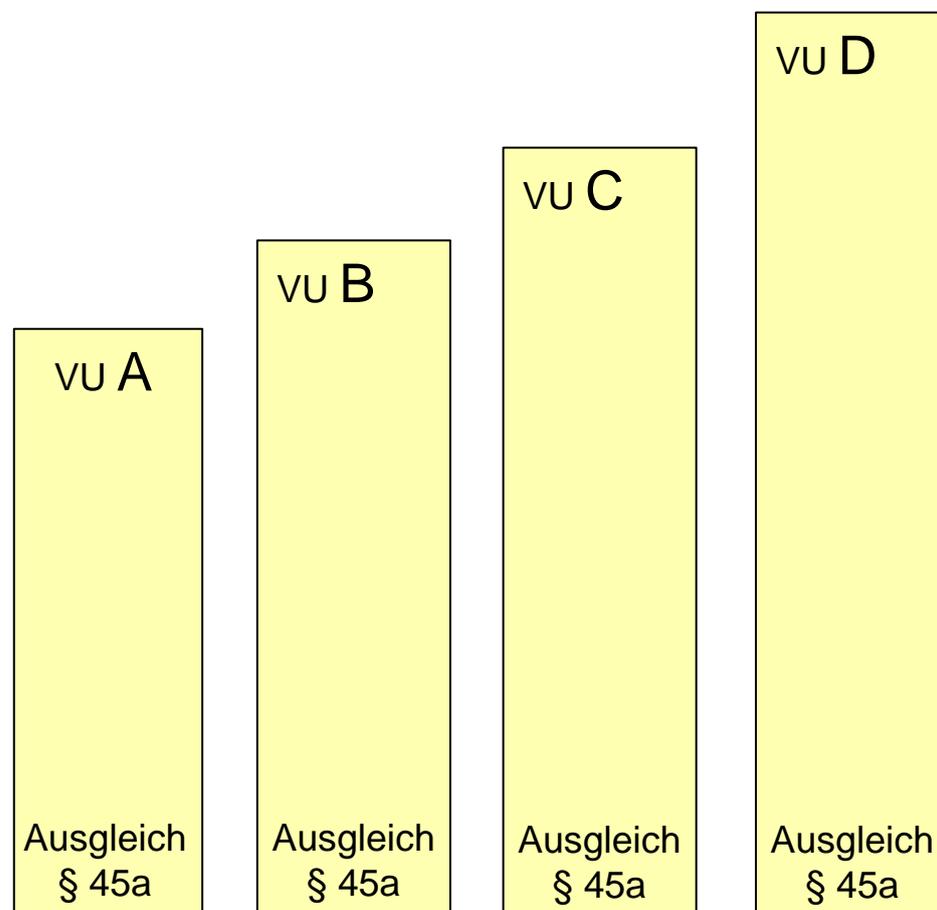
Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform





Situation und Wirkung bei den Verkehrsunternehmen

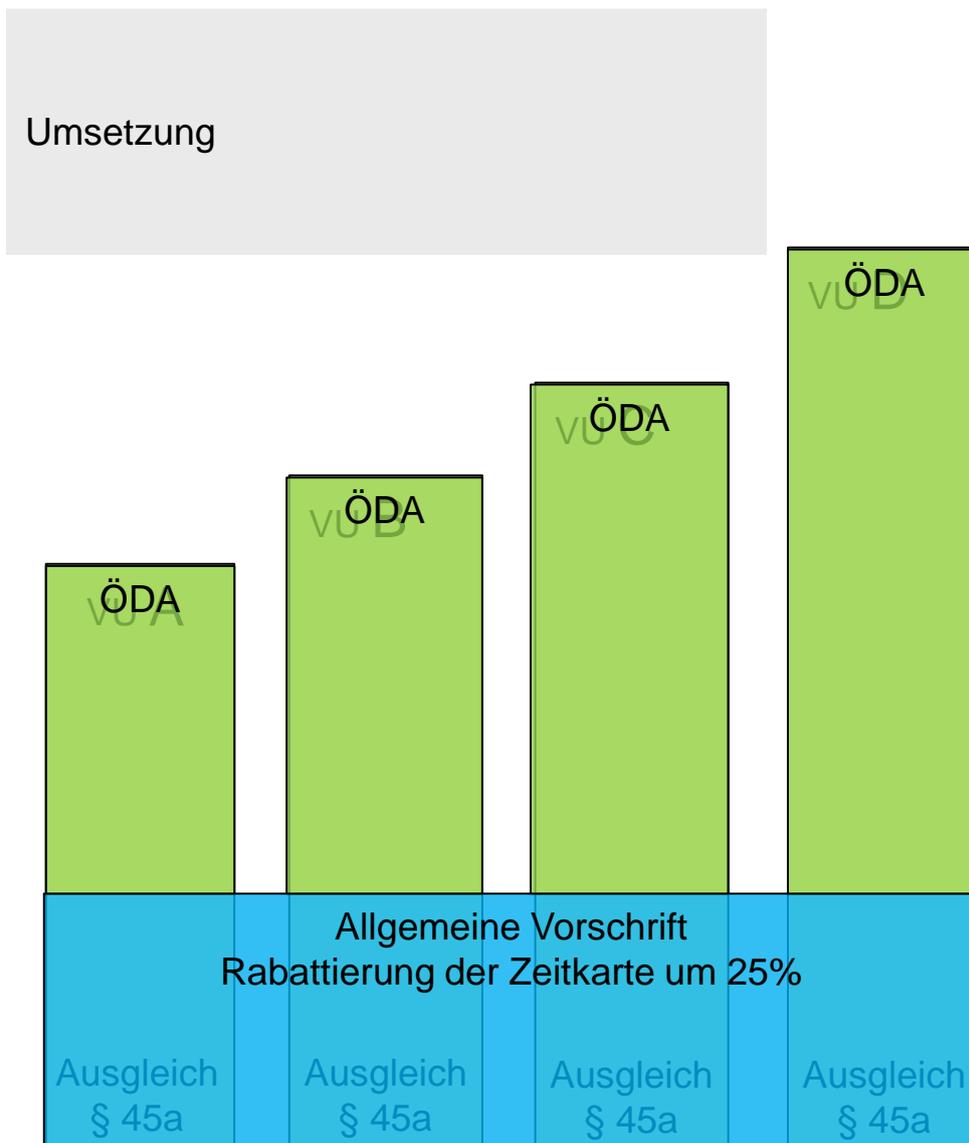
Verkehrsunternehmer erhalten vom Land unterschiedlich hohe Ausgleichsbeträge aus der alten § 45a-Regelung



Jahr 2017



Situation und Wirkung bei den Verkehrsunternehmen



Jahr 2018 bis 2021 ff

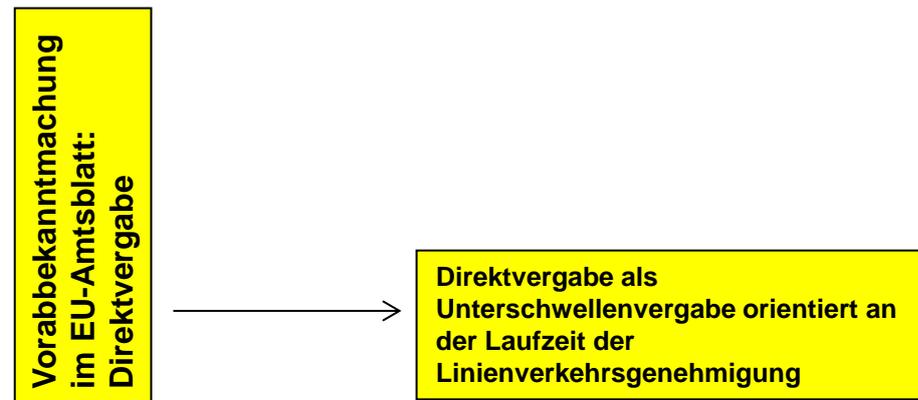
Fazit:

- eine allgemeine Vorschrift wirkt abstrakt und lässt keine individuellen Lösungen zu
- öffentliche Dienstleistungsaufträge sind individuell gestaltbar
- nur, wenn beide Instrumente eingesetzt werden, wird es uns gelingen, zumindest bis 2021 an die Verkehrsunternehmen einen ähnlichen Betrag auszubezahlen, wie den Betrag, den sie bisher über die Altregelung des § 45a PBefG erhalten haben
- die allgemeine Vorschrift soll auch in der 2. Stufe der Umsetzung unverändert weitergelten
- mit den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen wollen wir auf die neuen Parameter der 2. Stufe reagieren
- Linienverkehrsgenehmigungen sollen soweit wie vergaberechtlich möglich, weiter bestehen – Entbindungen sollen so gut wie möglich vermieden werden



Öffentliche Dienstleistungsaufträge versus Linienkonzessionen

Umsetzung bei laufenden Linienverkehrsgenehmigungen



Notvergabe für 2 Jahre

Laufende Linienverkehrsgenehmigung

Vorabkannntmachung im EU-Amtsblatt: Vergabe nach Art 5 Abs. 2 oder 3 VO 1370

Vergabeverfahren nach Art. 5 Abs. 2 oder 3 VO 1370

Umsetzung für zukünftige Linienverkehrsgenehmigungen

Neue Linienverkehrsgenehmigung

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag



Voraussetzung:

- **Konzessionsrecht**
- **Netto-Vertrag**
- **Unternehmen trägt das Marktrisiko**
- **Zuschussleistung grundsätzlich nicht > 50% der Einnahmen**

Daher brauchen wir:

- **die Höhe der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG und**
- **die Gesamteinnahmen je Linie**



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit