



Sachbearbeitung VGV/VP - Verkehrsplanung

Datum 06.03.2014

Geschäftszeichen VGV/VP-Fi/Bi \* 24

Beschlussorgan Gemeinderat

Sitzung am 26.03.2014 TOP

Behandlung öffentlich

GD 115/14

Betreff: Neuordnung Einnahmeverteilung bei DING

Anlagen:

**Antrag:**

1. Dem neuen Einnahmeverteilungsvertrag wird zugestimmt.
2. Dem Nachtrag zu den Verträgen über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen sowie dem Kooperationsvertrag mit dem SPNV-Unternehmen im DING wird zugestimmt.

Feig

Genehmigt:

BM 1, BM 3, C 3, OB, ZS/F

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des  
Gemeinderats:

Eingang OB/G \_\_\_\_\_

Versand an GR \_\_\_\_\_

Niederschrift § \_\_\_\_\_

Anlage Nr. \_\_\_\_\_

## Sachdarstellung:

### 1. Sachverhalt

#### 1.1 Ausgangssituation

Bis heute werden die Einnahmen in der Donau-Iller-Nahverkehrsverbundgesellschaft (DING) nach den Anteilen der 1998 (Gründung DING) bzw. 2002 (Integration Biberacher Nahverkehrsverbund) eingebrachten Alleinnahmen aufgeteilt. Danach steht jedem Verkehrsunternehmen ein fixer prozentualer Anteil an den laufenden Fahrgeldeinnahmen im Verbund DING zu, der sich nach den sog. Alleinnahmen bemisst, die das Unternehmen vor Verbundgründung hatte. Dieser Anteil wird - bei gleichbleibendem Angebot - analog der Steigerung der Gesamterträge im Verbund DING erhöht.

Nur bei Änderungen des Fahrplanangebots wurden die dadurch verursachten Mehr- oder Mindereinnahmen getrennt zugewiesen bzw. abgerechnet. blieb das Angebot im Wesentlichen unverändert, erhielt das betroffene Unternehmen weiterhin einen gleichbleibenden Einnahmeanteil aus den Tarifeinnahmen DING, auch wenn sich die Fahrgastzahlen abweichend von den anderen Verkehren im Verbund entwickelt haben. Da sich in dieser Zeit die Nachfrage z. B. infolge der Einführung des Semestertickets deutlich geändert hat, ist dieses Verfahren nicht mehr sachgerecht.

Diese Alleinnahmesicherung bietet den Unternehmen keinen Anreiz zur Qualitätssteigerung, da sich unternehmerische Initiativen zwar oft in steigenden Fahrgastzahlen, nicht aber im Erlös niederschlagen. Damit behindert die Alleinnahmesicherung den Wettbewerb zwischen den Anbietern und widerspricht den rechtlichen Vorgaben der EU. Eine Änderung ist deshalb notwendig.

#### 1.2 Neues Einnahmeaufteilungsverfahren

Ziel des neuen Einnahmeaufteilungsverfahrens ist, die Einnahmen künftig nicht mehr nach dem Anteil der Alleinnahmen aus dem Jahr 1998, sondern nach den beförderten Fahrgästen auf der Grundlage des Ertragskraftverfahrens zu verteilen.

Seit dem Jahr 2005 wurden von DING gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen

- die Rahmenbedingungen für die Erarbeitung eines neuen Verfahrens abgestimmt,
- die dazu notwendigen Datengrundlagen und die Methode von deren Erhebung festgelegt,
- auf Basis der erhobenen Datengrundlagen eine Neuberechnung der Einnahmen beauftragt und plausibilisiert sowie
- die Entwürfe für einen novellierten Einnahmeaufteilungsvertrag erarbeitet.

Zur Ermittlung der notwendigen Daten wurde im Jahr 2010 eine verbundweite Verkehrserhebung durchgeführt und die detaillierten Verkaufsdaten des gesamten Jahres 2010 ausgewertet. Danach hat das Ingenieurbüro WVI, das den Arbeitskreis bei der Neugestaltung der Einnahmeaufteilung berät und unterstützt, mit den Zähl- und Vertriebsdaten die Berechnungen für eine linien- und unternehmensgenaue Einnahmeaufteilung durchgeführt. Da im Zuge dieser Berechnungen immer wieder methodische Fragen zu klären waren, konnte erst Anfang 2014 eine Verständigung aller Verkehrsunternehmen über das errechnete Ergebnis und dem neuen EAV erreicht werden.

#### 1.3 Wesentliche Inhalte des neuen Einnahmeaufteilungsvertrages

Die wesentlichen Inhalte des neuen Einnahmeaufteilungsvertrages sind nachfolgend dargestellt:

- Die neue Einnahmeaufteilung verabschiedet sich von dem Grundgedanken gesicherter Alteinnahmen; im Zentrum steht künftig die nachgefragte Beförderungsleistung.
- Aufgrund der neuen, marktbedingten Einnahmesituation ist es erforderlich, dass die Unternehmen auf mögliche Einnahmerückgänge mit Kostenreduzierungen und somit auch mit Leistungskürzungen reagieren können.
- Neben der Verkehrserhebung 2010 sind die Vertriebsdaten die wesentliche Datengrundlage für das neue Berechnungssystem. Hierfür sollen die technischen Voraussetzungen für die Übertragung und den Einsatz der Vertriebsdaten verbessert werden. Ferner sollen die Nachfragedaten spätestens alle 10 Jahre, d.h. bis 2020 aktualisiert werden.

Im Ergebnis der Berechnungen zeichnet sich eine Verlagerung der Erlöse von den Buslinien im dünner besiedelten ländlichen Raum hin zu den Linien und Schienenstrecken entlang der Achsen und in den Zentren ab. Neben den Schienenverkehrsunternehmen erzielt insbesondere die SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH im Stadtverkehr Ulm bedeutende Mehreinnahmen.

Der bisherige wirtschaftliche und verkehrliche Erfolg des Verbundes kam letztlich nur zustande, weil auch die Verkehre im peripheren ländlichen Raum dazu beigetragen haben. Auf der Basis dieses Solidargedanken wurde die neue Einnahmeverteilung erarbeitet. Diese sieht nunmehr vor, dass den von rechnerischen Einnahmerückgängen betroffenen Linien, die vorwiegend im ländlichen Raum verkehren bzw. Zubringerfunktionen erfüllen, von den positiv betroffenen Linien bzw. aus den allgemeinen Verbundeinnahmen ein Wertausgleich zugewiesen wird. Bemessungsgrundlage hierfür ist das Jahr der verbundweiten Verkehrserhebung 2010. Eine Dynamisierung, d.h. eine Anpassung des Wertausgleichs an die steigenden Kosten, ist nicht vorgesehen. Die darüber hinaus erzielten Mehreinnahmen werden auf die von der steigenden Nachfrage betroffenen Buslinien und Schienenstrecken beschränkt.

Dieser Ausgleich dient dazu, ein Ausbluten des ÖPNV im ländlichen Raum (d.h. eine Verringerung des Angebots) weitgehend zu verhindern. Durch fehlende Mehreinnahmen einerseits und den real rückläufigen Wertausgleich (kein Ausgleich für steigende Kosten) wird dort aber der Zwang zur Effektivitätssteigerung zunehmen - auch vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung.

#### **1.4 Umsetzung**

Die finalen Vertragsexemplare wurden durch die DING GmbH erst am 28.02.2014 versandt, sodass kein Gemeinderatsbeschluss vor Unterzeichnung eingeholt werden konnte. Der DING-Aufsichtsrat hat am 6. März 2014 dieser neuen Einnahmeverteilung rückwirkend zum 1. Januar 2013 zugestimmt, die Mehrzahl der Verkehrsunternehmen hat den überarbeiteten Einnahmeverteilungsvertrag zwischenzeitlich unterschrieben. In der SWU-Aufsichtsratssitzung am 02.04.2014 wird über den Punkt näher berichtet.

Die DING-Gebietskörperschaften sind nicht Vertragspartner. Allerdings bedürfen Änderungen des Einnahmeverteilungsvertrags gemäß der „gemeinsamen Richtlinie über die Festsetzung des DING-Gemeinschaftstarifs als Höchstarif“ der Zustimmung der Aufgabenträger und damit auch der Stadt Ulm. Der Alb-Donau-Kreis hat in der Sitzung des Verwaltungsausschusses am 10. März 2014 dem Verfahren bereits zugestimmt.

Die seit 1998 von der Stadt Ulm auf Basis der entsprechenden Verbundverträge an die SWU geleisteten Ausgleichsleistungen für verbundbedingte Belastungen bleiben in der Höhe unverändert.

Im Falle der Ausschreibung von Verkehrsleistungen ist es erforderlich, dass die Vergabestelle die auf die ausgeschriebene Leistung entfallenden Erlöse erhält. Dies war für die ÖPNV-Unternehmen bisher noch nicht geregelt und soll in Nachträgen zum Vertrag über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen sowie den SPNV-Kooperationsverträgen mit den Aufgabenträgern aufgenommen werden.

