

Zusammenstellung der wesentlichen Rückmeldungen zur Anhörung des Entwurfs der Allgemeinen Vorschrift (Satzung, im folgenden abgekürzt mit AV) zur Mindestrabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr

Auf die ausführliche Schilderung des Vorgehens wird auf die Sachdarstellung in GD 084/18 verwiesen. Die Verwaltung wird neben den Ausgleichsleistungen aus der AV, den Abschluss von ÖDAs vorsehen, um für die nächsten beiden Jahre Status Quo bei den Verkehrsunternehmen zu erreichen und die Landesmittel vollständig auszuschütten. Ziel ist es, die laufenden Liniengenehmigungen bestehen zu lassen. Die Erarbeitung der ÖDAs wird nach Vorliegen der Daten der Verkehrsunternehmen über DING von der Verwaltung zeitnah vorgenommen. Auf die Gesprächsergebnisse der gemeinsamen Termine zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen von September 2017 und Februar 2018 wird verwiesen, an denen das weitere Vorgehen zwischen Verwaltung und Verkehrsunternehmen besprochen wurde.

Stellungnahme	Wesentliche Punkte	Stellungnahme der Verwaltung
1	<ul style="list-style-type: none"> • Gesetzlich normierter Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre wird verhindert; Soll-Kosten berücksichtigt Kostenspitzen im Ausbildungsverkehr nicht. • Keine Übergangsfrist • Mangelnde Ausnutzung des Gestaltungsrahmen der AV für eine Übergangszeit; andere Kreise wählen Modelle, die alles über die Allgemeine Vorschrift ausschütten lassen. 	<p>„Eigenwi. Verkehr hat Vorrang“ geht nicht soweit, dass der AT in Gestaltungsrecht eingeschränkt wird. Der Vorrang zielt nur darauf ab, dass, <u>wenn</u> es einen eigenwirt. Antrag gibt, dieser Vorrang hat. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ist nur die Rabattierung von Schülerkarten; betriebsindividuelle Erträge und Kosten bleiben außen vor.</p> <p>Gesetz sieht keine Übergangsregelung vor, gilt ab 01.01.18.</p> <p>Rahmenbedingungen sind sehr unterschiedlich. Die Arbeitsgruppe der 3 Aufgabenträger UL, ADK, BC hat die gewählte Vorgehensweise entsprechend ausgearbeitet und in die jeweiligen politischen Gremien eingebracht. Die AT haben die Einbeziehung eines Ausgleiches der</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Zusatzwerte (Freizeitregelung für Schülermonatskarte) und sonstige rabattierte Zeitkarten • Externe Beratungsleistungen statt lokale Planungskompetenzen der Verkehrsunternehmen • Zunahme Bürokratieaufwand (Testate) „ geprüfte Testate frühestens 9 Monate im folgenden Kalenderjahr vorliegen können“ • Liquiditätsproblem durch die Zahlungsmodalitäten der Allgemeinen Vorschrift 	<p>netzweiten Wirkung der Schülermonatskarte (sog. 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 (Einnahmeausfälle aufgrund Freizeitregelungen müssten objektiv, transparent und diskriminierungsfrei ermittelt werden). Daher haben sich die Gremien der AT für die Umsetzung des Modells 1 entschieden.</p> <p>Vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger wird angestrebt. Bei der Informationsveranstaltung am 06.02.2018 wurde erneut das gemeinsame Gespräch zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gesucht. Die VU signalisierten Bereitschaft, die erforderlichen Daten über DING offenzulegen, um die ÖDAs zeitnah vorbereiten zu können.</p> <p>Testate i.d.R. für Überkompensationsnachweis erforderlich. Änderungsbedarf wird in § 6 Abs. 5 der AV gesehen und entsprechend angepasst!</p> <p>Änderungsbedarf wird in § 7 Abs. 1 der AV gesehen und entsprechend angepasst! Höhe der AZ wird in der AV auf 95% (50+45%) geändert. Damit wird ein höherer Beitrag über die AV zur Absicherung der Liquidität geleistet. Weitere Ausgleichsleistungen sollen über ÖDA erfolgen (s. generelles Vorgehen)</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> • Möglichkeit Verkehrsleistungen eigenwirt. zu erbringen wird eingeschränkt 	s.o.

	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentliche Hand will Verkehrsangebot steuern und bestellen und flächendeckend Busleistungen ausschreiben (ohne Rücksicht und Know How der Unternehmer) → Folge wird Ausstieg privater VU sein • Satzungsentwurf bleibt hinter Diskussion der Spitzenverbände zurück und in anderen Verbundräumen schon angewendet wird, AV könnte höheren Anteil auskehren (davon wird nicht Gebrauch gemacht) 	<p>Die Steuerung des Verkehrsangebotes ist Ziel und Aufgabe des Aufgabenträgers („Aufgabenträger sitzt auf dem Fahrersitz“)</p> <p>Es wurden keine weiteren Fahrgastgruppen in den Ausgleich aufgenommen. Einnahmeausfälle aufgrund Freizeitregelungen müssten objektiv, transparent und diskriminierungsfrei ermittelt werden. Zudem würde der Betrag lt. DING Berechnungen über dem bisherigen Ausgleichsanspruch nach § 45a PBefG liegen. Desweiteren entstehen Verwerfungen, die dazu führen, dass der Status quo nicht gewährleistet werden kann (Gewinner/Verlierer). S.o. Modell 1.</p>
3	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweis, dass Betriebskosten durch Ausgleichleistungen gedeckt wurden u. dies weiterhin erforderlich ist; Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre → vollständige Ausschüttung über AV, ansonsten gemeinwirtschaftlich • Planungsleistungen bisher bei Verkehrsunternehmen, künftig Verantwortung bei Aufgabenträger; fachliche Kompetenz geht verloren, AT müssen Strukturen aufbauen • Auskömmliche Finanzierung noch offen → AV + ÖDA Ausgestaltung noch offen (Auskehrung gesamten Mittel für bestehende Verkehre) → Einbeziehen der Verkehrsunternehmen • Befristung der AV auch in BC und ADK vorsehen 	<p>Thema eigenwirtschaftlich vs. gemeinwirtschaftlich s.o.</p> <p>Der „Rest“ der Landeszuwendung soll - um weiterhin kostendeckenden Betrieb der Linien zu gewährleisten - über individuelle ÖDAs ausgeschüttet werden.</p> <p>Die Steuerung des Verkehrsangebotes ist Ziel und Aufgabe des Aufgabenträgers</p> <p>Neben AV sind ÖDAs vorgesehen, Gespräche mit Verkehrsunternehmen mit Darstellung weiteres Vorgehen haben stattgefunden.</p> <p>Befristung der AV nur bei der Stadt Ulm aufgrund geplanter</p>

		Direktvergabe vorgesehen
4	<ul style="list-style-type: none"> • Rabattierung von 25% ist derzeit schon erfüllt • Datenverfügbarkeit ist gegeben • Daten zum 30.06. Folgejahr ist knapp aber einhaltbar • Ausgleichsansprüche über AV um 2/3 reduziert zu bisher → Wohl keine eigenwirtschaftl. Verkehre mehr möglich, auch künftig sollte Gestaltungsraum für unternehmerisches Handeln gegeben sein • Regelungsbedarf für Informationsfluss zur Ertragslage bei ÖDAs 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine weitere tariflichen Anpassung nötig • Daten für Berechnung der Ausgleichsleistungen erforderlich • Für Schlussabrechnung erforderlich; Änderungsbedarf wird in § 6 Abs. 5 der AV gesehen und entsprechend angepasst • Einschätzung für Masse der Linien wird von Verwaltung geteilt • Informationspflicht ist bei den Unternehmen angesiedelt (ÖDAs bei den VU) (Verhältnis DING – VUs), keine Regelung durch AT
5	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunalisierung des ÖPNV zerstört bewährte Strukturen der Verkehrsunternehmen • Über AV werden nur 25% der bisherigen Zahlungen ausgeschüttet • Vorschlag: Satzung mit Freizeitregelungen oder ÖDA für die Differenz 	<p>Aufgabenträger sagen verantwortungsvolle Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben und vorgesehene Änderungen im Rahmen der ÖPNV-Reform zu</p> <p>Der „Rest“ der Landeszuwendung soll - um weiterhin kostendeckenden Betrieb der Linien zu gewährleisten - über individuelle ÖDAs ausgeschüttet werden. (Ziel: Erhalt Status quo, s. Einleitung)</p> <p>Die AT haben die Einbeziehung eines Ausgleiches der netzweiten Wirkung der Schülermonatskarte (sog. Modell 2) nach gründlicher Prüfung nicht weiter verfolgt, weil sich dadurch nach ersten Modellrechnung Verwerfungen beim Ausgleich der einzelnen Linien bzw. Betreiber ergeben werden und dieser Ausgleich kaum rechtskonform ausgestaltet werden kann (Einnahmeausfälle aufgrund Freizeitregelungen müssten objektiv, transparent und diskriminierungsfrei ermittelt werden). Daher haben sich die Gremien der AT für die Umsetzung des Modells 1 entschieden.</p>
6	<ul style="list-style-type: none"> • Für AV eine Übergangsregelung auf Geltungsdauer der 	Gesetz sieht keine Übergangsregelung vor, gilt ab 01.01.18

	<p>erteilten Liniengenehmigungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf aktuell rechtslosen Zustand • Testate kostenintensiv 	<p>Neben AV sind ÖDAs (Erhalt Status quo als Ziel) vorgesehen, Gespräche mit Verkehrsunternehmen mit Darstellung weiteres Vorgehen haben stattgefunden. Der „Rest“ der Landeszuwendung soll - um weiterhin kostendeckenden Betrieb der Linien zu gewährleisten - über individuelle ÖDAs ausgeschüttet werden. (Ziel: Erhalt Status quo, s. Einleitung)</p> <p>Aufgabenträger haben selbst auch äußerst kurze Umsetzungszeit seit Erlass des Gesetzes durch das Land. Die Auszahlungstermine sind in der AV geregelt und werden vergleichbar zum bisherigen Verfahren vorgesehen. Im gemeinsamen Gespräch am 06.02.18 wurde weiteres Vorgehen signalisiert (AV plus individuelle ÖDAs zum Erhalt Status quo). Die Satzung gilt rückwirkend zum 1. Januar 2018, nachdem die Erstattungsansprüche der Verkehrsunternehmen für Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG gegenüber dem Land zum 31. Dezember 2017 ausgelaufen sind.</p> <p>Testate i.d.R. für Überkompensationsnachweis erforderlich</p>
--	--	--

28.02.2018, TFL 2, gez. Färber