

Sitzungsvorlage

zur 2. Sitzung der ÖPNV-Kommission
Schwarzwald-Baar-Heuberg am 2. Oktober 2021



ZWECKVERBAND RINGZUG SCHWARZWALD-BAAR-HEUBERG

1. Projektvorstellung

Die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg teilt sich bisher in drei landkreisbezogene Verkehrsverbünde auf. Direkt benachbarte Zentren der Region gehören damit verschiedenen Tarifgebieten an. Für Fahrten zwischen den drei Landkreisen wurde mit dem „3er-Tarif“ ein zusätzlicher Additionstarif geschaffen, der sich nach einer Formel aus den an der gewählten Route beteiligten Verbundtarifen errechnet. Die Vielfalt der Tarife und das unterschiedliche Preisniveau auf engem Raum ist für den Nutzer kompliziert und eine hohe Einstiegshürde in den umweltfreundlichen Nahverkehr. Der Trend geht landesweit klar zu einfacheren und weniger kleinteiligen Tarifen. So reformieren Verkehrsverbünde ihr Tarifsystem (z.B. TGO) oder schließen sich größeren Tarifgebieten an (z.B. filsland mobil an den VVS).

Eine weitere Option ist es, Tarifgebiete zu fusionieren und so ein zukunftsfähiges Verbundgebiet mit einer leistungsfähigen gemeinsamen Verbundorganisation im Hintergrund zu schaffen. Das ist der Lösungsansatz für die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg. Der neue regionale Tarif für die Region soll zeitgemäß und einfacher strukturiert sein und die seit rund 20 Jahren bestehenden Verbundtarife ablösen. Er soll sich vollständig über die drei Landkreise erstrecken und Übergangsregelungen zu den umliegenden Kreisen und Verbänden beinhalten. Für das Tarifmanagement und damit inhaltlich verbundene Aufgaben wird eine leistungsfähige Verbundorganisation benötigt. Nachdem in der ersten Sitzung der landkreisübergreifenden ÖPNV-Kommission ein grundlegendes Tarifkonzept verabschiedet wurde, soll nun in der zweiten Sitzung die zugehörige Organisation im Fokus stehen. Die neue Organisation würde sich stellvertretend für die Region um Tarif und Vertrieb, den Kundenservice und auch um die Umsetzung von Digitalisierungsprojekten im ÖPNV kümmern. Sie soll kompetenter Ansprechpartner für die Kunden, Verwaltungen und das Land sein. Daher ist es nun Aufgabe, die Eckpfeiler der neuen Organisation zu definieren und daran orientiert die Organisation entsprechend auszugestalten.

2. Grundzüge des Tarifverbunds

Im Zuge der Überlegungen wurden von der Arbeitsgruppe folgende **Ziele** definiert, die im Zusammenhang mit dem gemeinsamen Tarifverbund erreicht werden sollen:

- **Kernziel:** Ein einheitlicher, einfacher und attraktiver Tarif
- Tragfähige, leistungsfähige **Struktur** zum Management des Tarifs
- Einheitliches **Verständnis** über alle drei Landkreise zur Funktion des Tarifverbunds
- Verbesserte **Abstimmung** der ÖPNV-Anforderungen in der Region
- Grundsätzlich mehr **Einflussmöglichkeiten** für die Landkreise
- Einheitlicher **Auftritt** zur verbesserten Vermarktung des Produktes ÖPNV

- Optimierte / beschleunigte **Entscheidungsprozesse**
- **Bündelung** des Know-hows der bestehenden Verbände und deren Mitarbeitenden
- Umsetzung der Forderungen des Landes (**ÖPNVG**)

Im Angesicht dieser Ziele wurde die Konzeption des gemeinsamen Tarifverbundes erarbeitet. Der Verbund soll Aufgaben in den folgenden Bereichen für die Region übernehmen:

- Tarife und Beförderungsbedingungen
- Einnahmenaufteilung und dafür notwendige Datengrundlagen
- Vertrieb und Einnahmensicherung
- Vermarktung des Tarifs inkl. Kundenbetreuung
- Digitalisierungsprojekte (z.B. Check-in/Check-Out)

Diesem Aufgabenportfolio liegt die Überzeugung zugrunde, dass die Aufgabe Tarif nicht isoliert betrachtet werden darf, sondern die weiteren genannten Aufgaben unmittelbar damit zusammenhängen und für den Fahrgast relevant sind. Die Aufnahme der Digitalisierungsprojekte entsprang darüber hinaus dem – zwischenzeitlich unterzeichneten – ÖPNV-Pakt mit dem Land.

Unter Berücksichtigung der heute beteiligten Institutionen und (durchaus unterschiedlichen) Organisationsformen des ÖPNV in den drei Kreisen haben die Verwaltungen die nachfolgenden **Eckpunkte** für die Ausgestaltung des künftigen neuen gemeinsamen Tarifverbunds festgelegt:

- Der Tarifverbund ist ein **kommunaler Verbund** der Landkreise Rottweil, Schwarzwald-Baar-Kreis und Tuttlingen. **Aufgabenträger** im straßengebundenen ÖPNV bleiben, wie gesetzlich vorgesehen, die Landkreise.
- Der neue Tarifverbund wird in der **Rechtsform eines Zweckverbandes** aus dem bereits bestehenden Zweckverband Ringzug entwickelt. Verbandsmitglieder sind (weiterhin) die drei Landkreise.
- Geplanter Start des neuen Verbundes ist der **1. Januar 2023**.
- **Örtliche Besonderheiten** aus dem Status quo (z.B. bei den Kundencentern) werden berücksichtigt.
- **Die Verkehrsplanung** und **das Besteller-Ersteller-Verhältnis** zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen **bleiben** durch die Gründung des regionalen Tarifverbunds **unberührt** (eigenwirtschaftliche Verkehre können bestehen bleiben, werden aber durch Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag zunehmend unwahrscheinlicher).
- **Tarifausgleiche** werden künftig **im Besteller-Ersteller-Verhältnis**, nicht durch den Verbund geregelt.
- Das **Personal** des Verbundes rekrutiert sich aus Mitarbeitern des Zweckverband Ringzug und der zwei bestehenden Unternehmensverbände sowie im Rahmen der Beauftragung oder Delegation von den Landratsämtern (v.a. Tuttlingen/TUTicket). Das derzeit vorhandene Personal wird zur Erfüllung der Aufgaben des neuen Verbundes weiterhin benötigt werden.

- Die beiden Unternehmensverbände VSB und VVR werden nach einer Übergangszeit formal aufgelöst und im neuen Regionalverbund aufgehen. Der Aufgabenträgerverbund TUTicket wird ebenso nicht mehr weitergeführt; allerdings bleibt das Nahverkehrsamt in Tuttlingen mit seinen Aufgaben weiterbestehen.

Mit dem Modell des gemeinsamen Tarifverbundes wird aus Sicht der Verwaltungen ein hoher Nutzen für die Kreise erreicht. Neben einer vereinfachten Tarifsystematik und attraktiveren Fahrpreisen wird auch ein einheitliches Vertriebskonzept zur leichteren und häufigeren Nutzung des ÖPNV durch die Fahrgäste beitragen. Mit dem Tarifverbund und der dortigen Bündelung des Know-hows wird es *einen* spezialisierten Ansprechpartner für die gesamte Region geben, für die Fahrgäste, für die Kreisverwaltungen und auch für das Land. Die Aufgabenträger besitzen eine direkte Einflussmöglichkeit über den neuen Zweckverband auf Fragen des Tarifs und Vertriebs. Zudem werden Synergien bei Zukunftsprojekten erwartet, die nun nicht jeder Kreis allein angehen muss.

3. Organe und Gremien des Tarifverbunds

3.1 Organe des Tarifverbunds

Der Tarifverbund soll als Zweckverband organisiert werden. Organe eines Zweckverbandes sind gemäß § 1 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) die Verbandsversammlung und der Verbandsvorsitzende. Die Verbandsversammlung entscheidet über wichtige Zweckverbandsangelegenheiten wie u.a. die Bestellung der Geschäftsführung, Verabschiedung der Wirtschaftsplanung und des Jahresabschlusses sowie über strategisch relevante Themen und Projekte in den Feldern Tarif, Vertrieb und Kundenbetreuung.

Die Verwaltungen haben sich bereits im Vorfeld auf regionaler Ebene über die Zusammensetzung der Verbandsversammlung verständigt. Die **Verbandsversammlung** soll sich demnach aus jeweils 11 Kreisrätinnen und Kreisräten der Landkreise Rottweil, Tuttlingen und dem Schwarzwald-Baar-Kreis sowie deren Landräten zusammensetzen. Dabei sollen die jeweiligen Fraktionsstärken in den Kreisgremien berücksichtigt werden. Jeder Landkreis kann nach den gesetzlichen Vorgaben seine Stimmen nur einheitlich abgeben. Insofern ist vor der Stimmabgabe eine Einigung über die Sachthemen notwendig.

Der **Verbandsvorsitzende** wird von der Verbandsversammlung gewählt. Analog des bisherigen Zweckverbands Ringzug wäre dies einer der Landräte der drei beteiligten Landkreise. Die beiden übrigen Landräte würden als stellvertretende Verbandsvorsitzende fungieren. Es ist angedacht, den Verbandsvorsitz zwischen den Landräten zu rollieren.

Der Gesetzgeber sieht die Möglichkeit vor, dass durch die Verbandssatzung beschließende Ausschüsse der Verbandsversammlung gebildet werden können und ihnen bestimmte Aufgabengebiete zur dauernden Erledigung oder zur Vorberatung übertragen werden (§ 14 GKZ). Der Sinn von Ausschüssen liegt darin, die Verbandsversammlung in ihrer Tätigkeit zu entlasten, sei es, weil es bei einer Vorberatung in einem Ausschuss zu einer sodann zügigeren Beschlussfassung in der Verbandsversammlung kommt oder aber die Verbandsversammlung überhaupt nicht mehr in der Sache entscheiden muss. Im Gegensatz zur Verbandsversammlung ist in den Ausschüssen keine einheitliche Stimmabgabe vorgesehen.

Die Verwaltungen schlagen für den neuen Tarifverbund die Bildung von zwei **beschließenden Ausschüssen** vor. Dies sind der Tarifausschuss und der Verwaltungsausschuss. Im Tarifausschuss soll insbesondere über Tarifanpassungen vorberaten und entschieden werden. Der Verwaltungsausschuss wäre beispielsweise für Personalentscheidungen (unterhalb der Ebene der Geschäftsführung) oder Vorberatungen für den Wirtschaftsplan

zuständig. Ziel bei der Besetzung der Ausschüsse ist, dass jedes Mitglied der Verbandsversammlung auch Mitglied eines Ausschusses sein kann. Insgesamt besteht die Verbandsversammlung nach dem Vorschlag der Verwaltungen aus 33 Kreisrätinnen und Kreisräten sowie den drei Landräten. Es wird daher vorgeschlagen, dass jeder Landkreis von jeweils 6 Mitgliedern sowie dessen Landrat in den Ausschüssen vertreten wird. Damit kann jedes Mitglied der Verbandsversammlung in einem Ausschuss vertreten sein. Einige Mitglieder wären in beiden Ausschüssen vertreten.

3.2 Weitere Gremien für Vorberatungen und Empfehlungen

Die Leitung der Verbundorganisation wird von der **Geschäftsführung** ausgeübt. Der Vorsitzende des bisherigen Zweckverbands Ringzug schlägt vor, zwei Geschäftsführer zu bestellen. Ein Geschäftsführer wäre dabei zuständig für den bisherigen Zweckverband Ringzug mit den vielen Zukunftsthemen, die in den nächsten Jahren „abgearbeitet“ werden müssen¹. Der zweite Geschäftsführer würde den Tarifverbund leiten. Eine gegenseitige Vertretung ist zu gewährleisten.

In der Verbandsversammlung und deren Ausschüssen können nur Kreisrätinnen und Kreisräte Mitglied sein. Daher ist neben diesen Gremien die Einrichtung von weiteren Gremien im neuen Tarifverbund sinnvoll, um z.B. das Land Baden-Württemberg, die Verkehrsunternehmen und die Städte und Gemeinden angemessen im neuen Verbund zu beteiligen. Hierfür wird ein **Beirat** gegründet, in dem verschiedene Themen wie z.B. Tarifentwicklungen oder die Durchführung von Vertriebsprojekten mit dem Ziel vorberaten werden können, einen Empfehlungsbeschluss an die Entscheidungsgremien abzugeben. Genauer ist in einer Geschäftsordnung zu regeln. Der Beirat hat grundsätzlich eine beratende Funktion. Vorgeschlagen wird, dass er aus Vertretern des Landes Baden-Württemberg (gesetzlich vorgegeben), Vertretern der Aufgabenträger, ausgewählten Vertretern von je zwei Verkehrsunternehmen pro Landkreis, (politischen) Entscheidungsträgern der Großen Kreisstädte der Region und einem Vertreter des Gemeindetags pro Landkreis besteht.

Um verschiedene Themen auf Fachebene bearbeiten zu können, werden je nach Bedarf noch **Arbeitskreise** gebildet bzw. heute schon bestehende Arbeitskreise zusammengeführt. In den Arbeitskreisen erarbeiten zuständige Mitarbeiter aus Kreisverwaltungen (Aufgabenträger), Verkehrsunternehmen und Tarifverbund auf Fachebene fachliche Lösungen bzw. setzen Aufträge der beschließenden Gremien um.

Aus den Workshops zur Tarif- und Verbundfusion kam zusätzlich noch der Wunsch, auch einen **Fahrgastbeirat** einzurichten. Der Fahrgastbeirat wäre auf Ebene eines Arbeitskreises angesiedelt und würde beispielsweise jährlich zusammenkommen.

4. Personalbedarf des Tarifverbunds

Der neue gemeinsame Tarifverbund löst die bisherigen Unternehmensverbände VSB (Schwarzwald-Baar-Kreis) und VVR (Rottweil) sowie den Aufgabenträgerverbund TUTicket (Tuttlingen) ab und übernimmt zum größten Teil deren Aufgaben und Funktion. TUTicket ist

¹ Der neue Zweckverband soll neben den Aufgaben des eigentlichen Tarifverbundes auch noch den Ringzug betreffende Aufgaben übernehmen. Die Aufgaben zum Ausbau und zur Elektrifizierung („Ringzug 2.0“) sind dabei neu und noch genauer zu konturieren. Aus dem Status quo verbleibende Aufgaben betreffen zum Beispiel die Bewirtschaftung von Fahrscheinautomaten, Fahrscheinkontrollen, den Umgang mit dem erhöhten Beförderungsentgelt sowie weitere Restaufgaben, die zunächst bis Ende 2023 noch im Auftrag des Landes erbracht werden.

derzeit Tarif- und Verkehrsverbund. Die Verkehrsplanung von TUTicket verbleibt nach Verbundgründung beim Tuttlinger Nahverkehrsamt. Zusätzlich sollen, wie vertraglich mit dem Land Baden-Württemberg geregelt, die weiterhin anfallenden Aufgaben des Zweckverbands Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg im SPNV im neuen Verbund bearbeitet werden. Darüber hinaus werden sich weitere Aufgaben aus dem künftigen Vorgehen im Vorhaben „Ringzug 2.0“ (Elektrifizierung u.ä.) ergeben. Daher ist angedacht, das bisherige Personal dem neuen Tarifverbund zuzuordnen. Nachfolgendes Aufgabenportfolio wurde von den Verwaltungen gemeinsam mit den Verkehrsverbänden ermittelt:

Personalbedarf nach Aufgabengebieten

Angaben in Vollzeitäquivalenten (VZÄ)



* Unabhängig davon, wo Personale letztlich angestellt sind (bei Kunden-Center evtl. Leistungseinkauf bei Dritten, auch beim NVA Tuttlingen)

*Alle Angaben in Vollzeitäquivalenten

Es wird grundsätzlich zwischen den Aufgaben, die vom bisherigen Zweckverband Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg übernommen werden, und dem Aufgabenspektrum eines klassischen Tarifverbundes unterschieden. Letzteres macht den weit überwiegenden Anteil im künftigen Zweckverband aus (im Schaubild rechts). Innerhalb des Tarifverbundes wird noch unterschieden zwischen den Aufgaben, die zentral und gleichartig für die gesamte Region erbracht werden, und den Aufgaben, die weiterhin dezentral vor Ort geleistet werden. Dies sind in erster Linie der Vertrieb und die Beratung in den Kundencentern, die zwingend dezentral als Anlaufstelle für Kundenanliegen in allen drei Landkreisen auch weiter betrieben werden sollen.

Bei der Organisation der dezentralen Kundencenters vor Ort wird auf die bisherigen örtlichen Verhältnisse Rücksicht genommen und die bisherigen Strukturen werden zunächst beibehalten. Im Landkreis Rottweil sollen daher die Kundencenters wie bisher auch von den Verkehrsunternehmen mit eigenem Personal betrieben werden und im Landkreis Tuttlingen werden die Leistungen vor Ort – im Auftrag des Tarifverbundes – weiterhin vom und im Landratsamt Tuttlingen (Nahverkehrsamt) erbracht. Die Verkehrsunternehmen in Rottweil sowie der Landkreis Tuttlingen erhalten für die Erledigung der Aufgabe einen entsprechenden Kostenersatz. Im Schwarzwald-Baar-Kreis geht die Aufgabe Kundencenters vom bisherigen Verbund VSB auf den neuen Verbund über. Gemeinsam entwickelt wird hingegen vom Tarifverbund ein übergreifendes regionales Vertriebs-, Vermarktungs- und Kundenbetreuungskonzept.

5. Finanzierung des Tarifverbunds

Bei der künftigen Finanzierung des gemeinsamen Zweckverbandes wird zwischen den zentralen Aufgaben des Tarifverbunds, dessen Aufgaben vor Ort und den Ringzugaufgaben unterschieden.



* Ohne Ringzug-Aufgaben und sonstige Alt-Aufgaben des Zweckverbandes ** V.a. Vertrieb, Kundenbetreuung, Vermarktung

Wesentliche Aufgaben des neuen Tarifverbundes sind insbesondere die Geschäftsführung, die Weiterentwicklung der Tarifsystematik, die Durchführung der Einnahmeaufteilung (EAV), die Erstellung und Umsetzung von Vertriebs- und Marketingkonzepten sowie der Sitzungsdienst. Hier sind verschiedene Varianten denkbar, in welchem Verhältnis diese gemeinsamen Kosten der drei Landkreise verteilt werden. Eine Möglichkeit ist, die Kosten entsprechend der paritätischen Sitzverteilung in den Gremien zu gleichen Teilen zu verteilen. Dabei trägt jeder Landkreis ein Drittel der Kosten für die zentralen Aufgaben.

Eine weitere Möglichkeit wäre die Verteilung der Kosten anhand eines Einwohnerschlüssels. In dem Fall müsste die Sitzverteilung in den Gremien entsprechend angepasst werden. Der Schwarzwald-Baar-Kreis hätte dann aufgrund seines größeren Einwohneranteils mehr Sitze in den Gremien als Tuttlingen und Rottweil (beispielsweise 9 - 6 - 6). Die finanziellen Auswirkungen beider Varianten sind nachfolgend dargestellt.



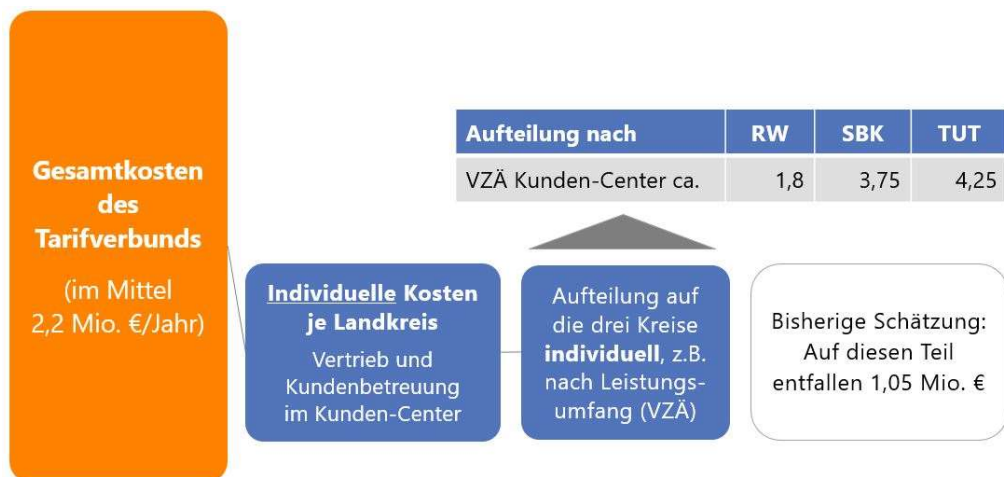
Verteilung bei zentralen Aufgaben gemäß Drittelung

Verteilung bei zentralen Aufgaben nach Einwohnerschlüssel

Position	RW	SBK	TUT	Sum.	RW	SBK	TUT	Sum.
Kosten für zentrale Aufgaben Tarifverbund	384	384	384	1.152	327	496	330	1.152
Kosten individueller Teil (operative Leistungen)	192	401	454	1.048	192	401	454	1.048
Summe	577	785	838	2.200	519	897	784	2.200

Die Verwaltungen sind der Auffassung, dass die Gremien zu gleichen Teilen von den drei Landkreisen besetzt sein sollen, um die Gemeinsamkeit und Gleichberechtigung auch so zu dokumentieren. Dementsprechend schlagen sie vor, dass diese finanziellen Aufwendungen ebenfalls von den drei Landkreisen gleichmäßig getragen werden sollen (Drittelung). Dafür spricht, dass diese Aufteilung auch heute schon im bestehenden Zweckverband für übergreifende Tätigkeiten angewendet wird und dass die Wahrnehmung der zentralen Aufgaben des Tarifverbunds in vielen Fällen unabhängig von der Zahl der Einwohner (= Fahrgäste) ist. Dagegen spräche, dass in der Einnahmenaufteilung unterschiedlich hohe Volumina von Fahrgelderlösen aufgrund von unterschiedlich umfangreichen Verkehrsleistungen bewegt werden. Dies erscheint in der Gesamtabwägung aber von untergeordneter Bedeutung für die Kostenverteilung.

Aufgaben vor Ort betreffen in erster Linie die operativen Leistungen in den Kundencentern. Sie werden derzeit in unterschiedlichen Strukturen wahrgenommen. Die Kosten hierfür können dagegen genau abgegrenzt und für jeden Landkreis in Abhängigkeit vom jeweiligen Umfang ermittelt werden. Diese individuellen Kosten sollen für jeden Landkreis nach Aufwand abgerechnet und nicht gedrittelt werden.



Ringzugaufgaben sind die Aufgaben, die weiterhin anfallen und vom bisherigen Zweckverband Ringzug „übernommen“ werden. Die Kosten hierfür werden weiterhin nach den bisherigen Kostenschlüsseln des Zweckverbands Ringzug verteilt. Die Kosten für die Geschäftsstelle werden gedrittelt und die Kostenverteilung für das Projekt Ringzug 2.0 richtet sich nach dem Kilometer-Anteil der Landkreise. Die Aufwendungen für die Bewirtschaftung der Fahrausweisautomaten und die Kundenbetreuung im Zug werden vollständig vom Land getragen.

In Baden-Württemberg gibt es derzeit 21 Tarif- bzw. Verkehrsverbände. Das Land Baden-Württemberg hat das Ziel, die Zahl der Verbände zu reduzieren, und fördert demnach Tarif- und Verbundfusionen, da sich diese stets positiv auf die allgemeine Nachfrage nach umweltfreundlichen Verkehrsmitteln auswirken. Die entsprechenden Förderbeträge werden über einen Zeitraum von 10 Jahren abschmelzend ausbezahlt. Im ersten Jahr werden 50% der Kosten der Tarifabsenkung vom Land übernommen. In den folgenden Jahren reduziert sich der Betrag jeweils um 5%. Im zehnten Jahr fördert das Land das Projekt noch mit 5%. Ab dem elften Jahr fällt die Co-Finanzierung für die fusionsbedingten Mehraufwendungen weg und die Landkreise müssen diese Kosten, soweit sie nicht durch zusätzliches Fahrgasteinkommen kompensiert wurden, allein tragen. Insgesamt beträgt die Landesförderung für die tariflichen Veränderungen rund 10 Mio. Euro. Das empfohlene Verbundmodell der Verwaltungen ist nach Aussage des Landes förderfähig.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass das Land neben der Tarifabsenkung auch sog. Initialkosten der Verbundzusammenführung fördert. Die genauen Fördermodalitäten stehen noch nicht fest, da die Region hier landesweit Vorreiter ist. Um den Prozess aufgrund dieser noch offenen Frage nicht zu verzögern, soll eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für das Projektvorhaben eingeholt werden. Die Geschäftsstelle des Zweckverbands hat entsprechend Kontakt zum Verkehrsministerium aufgenommen. Das Verkehrsministerium hat daraufhin in Aussicht gestellt, eine entsprechende Unbedenklichkeitsbescheinigung für die erforderlichen Auftragsvergaben auszustellen.

6. Fazit

Die Verwaltungen sind überzeugt, mit dem dargestellten Modell einen gemeinsamen Tarifverbund vorzuschlagen, der einen attraktiven Tarif für die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg bietet und neben den Chancen auch die finanziellen Mehrbelastungen für die Landkreise klar im Blick hat. Der zukünftige regionale Tarifverbund wird sich perspektivisch auch mit einer Weiterentwicklung der Tarife, z.B. wegen der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Bereich Home-Office, beschäftigen und entsprechende Lösungen in der Praxis umsetzen. Im ersten Schritt liegt der Fokus aber auf der Vereinfachung und Steigerung der Attraktivität der Tarife und des Vertriebs.

Beschlussvorschlag

Die ÖPNV-Kommission empfiehlt den Kreistagen daher folgende weitere Beschlüsse zur Tarif- und Verbundreform:

1. Der Kreistag beschließt die Gründung eines gemeinsamen Tarifverbunds.
2. Der neue Tarifverbund wird in der Rechtsform eines Zweckverbandes aus dem bereits bestehenden Zweckverband Ringzug entwickelt. Verbandsmitglieder sind die drei Landkreise.
3. Geplanter Start des neuen Verbundes ist der 1. Januar 2023.
4. Die Kosten des Verbundes werden mit nachfolgendem Schlüssel von den Landkreisen getragen:
 - a. Die Kosten für die bisherigen Ringzugaufgaben, die weiterhin beim Zweckverband anfallen, werden so verteilt, wie sie bisher im Zweckverband Ringzug verteilt wurden.

- b. Die Kosten für die zentralen Aufgaben des Tarifverbundes werden zu gleichen Teilen von allen drei Landkreisen entsprechend der paritätischen Sitzverteilung in den Gremien getragen.
- c. Die Kosten für die Kundencenter vor Ort werden individuell nach Aufwand von den jeweiligen Landkreisen getragen.

Dabei sind etwaige Zuschüsse oder Kostenerstattungen von anderen Stellen entsprechend zu berücksichtigen.