

## **Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar (VSB); Änderung des Verbundvertrages zwischen VSB, den Verkehrsunternehmen und dem Landkreis**

**Anlagen: 2**  
**Gäste:**

---

### **Sachverhalt:**

Seit 1. September 2000 besteht im Schwarzwald-Baar-Kreis ein Tarifverbund. Mit seiner Gründung wurden die unterschiedlichen Haustarife der 17 Verkehrsträger um durchschnittlich 20% abgesenkt und vereinheitlicht sowie das Kreisgebiet in 10 Tarifzonen aufgeteilt. Außerdem wurde mit den Verkehrsträgern die gegenseitige Anerkennung aller Verbundfahrtscheine vereinbart. Das Land Baden-Württemberg und der Schwarzwald-Baar-Kreis haben sich seinerzeit verpflichtet, den Verkehrsträgern die durch die Anwendung des niedrigeren Verbundtarifes und die durch die gegenseitige Anerkennung der Fahrtscheine entstehenden Mindereinnahmen auszugleichen.

Grundlage dieser Ausgleichszahlungen ist zum einen ein Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis und dem Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar (VSB), nach dem das Land Baden-Württemberg dem Schwarzwald-Baar-Kreis einen jährlichen Zuschuss für den Verkehrsverbund gewährt. Dieser beträgt im Jahr 2009 812.000 Euro und in 2010 794.000 Euro.

Außerdem besteht ein Vertrag zwischen dem Landkreis, dem VSB und den Verkehrsunternehmen über die „Einführung eines Verbundtarifes im Schwarzwald-Baar-Kreis vom 31. August 2000, in dem die Anwendung des Kreisverbundtarifs (Flächenzonentarif), die Finanzierung des Tarifangebotes sowie die organisatorischen Voraussetzungen geregelt sind. Dieser Vertrag wurde seit Verbundgründung im Jahre 2000 unverändert angewandt.

Mit der neuen EU-Verordnung 1370/2007, die am 3. Dezember 2009 in Kraft tritt, soll der Wettbewerb im öffentlichen Verkehrssektor durch verschiedene Neuregelungen und Nachweispflichten erleichtert werden. Aus diesem Grund wurde der nun 9 Jahre alte Verbundvertrag im Hinblick auf die neuen EU-Regelungen überprüft und entsprechend überarbeitet. Es soll durch diese Neufassung des Verbundvertrages vermieden werden, dass er in Bezug auf seine Regelungen in Teilen den Vorschriften des neuen EU-Rechts widerspricht und unter Umständen wegen des Verstoßes gegen EU-Vorschriften nichtig ist. In diesem Fall müssten nach den EU-

Vorschriften die an die Verkehrsunternehmen gewährten Ausgleichszahlungen des Landkreises wieder an diesen zurückbezahlt werden. Viel gravierender wäre jedoch die Tatsache, dass bei einer Nichtigkeit des Verbundvertrages der Verkehrsverbund in der heutigen Form nicht weiter aufrecht erhalten werden könnte und wieder unterschiedliche Haustarife der einzelnen Verkehrsträger ohne gegenseitige Anerkennung der Fahrscheine zur Anwendung kommen müssten.

Als Anlage 1 ist dieser Drucksache der neue Vertragsentwurf, als Anlage 2 der bisherige Verbundvertrag beigefügt. Da die Materie sehr komplex ist und im neuen Vertrag zahlreiche redaktionelle Änderungen, Umstellungen und Ergänzungen vorgenommen wurden, würde eine Synopse beider Verträge sehr unübersichtlich ausfallen, so dass die Verwaltung hierauf verzichtet hat. Nachstehend werden deshalb die wesentlichen Elemente des bisherigen Verbundvertrags und die wesentlichen Änderungen im neuen Verbundvertrag beschrieben:

### **A) Bisherige Verbundförderung durch den Landkreis seit dem Jahr 2000:**

Nach dem bisher geltenden Verbundvertrag hat der Landkreis den Verkehrsunternehmen zunächst die sog. „Alteinnahmen“, also die Summe der Fahrgeldeinnahmen aller Unternehmen vor der Verbundgründung, finanziell abgesichert. Dies war erforderlich, da im Schwarzwald-Baar-Kreis mit 17 Verkehrsträgern eine für einen einzelnen Landkreis relativ hohe Anzahl an Unternehmen vorhanden ist, wovon ein großer Teil aus kleinen mittelständischen Busunternehmen besteht, die die finanziellen Auswirkungen eines kreisweiten Tarifverbunds auf ihre künftige Ertragssituation nicht abschätzen konnten. Um vor allem diese Kleinunternehmen vor möglichen Verlagerungseffekten durch den Verbund zu schützen, war die weitgehende Absicherung der Einnahmesituation vor Verbundgründung notwendig. Reicht die Ausgleichsleistung des Landkreises nicht aus, um die früheren Einnahmen des Unternehmens zu decken, erhöht sich die Ausgleichsleistung des Kreises um den Differenzbetrag. Nachdem der Verbund seit 2000 in allen Jahren eine positive Entwicklung hatte, ist dieser Fall bisher glücklicherweise nicht eingetreten.

Durch die Anwendung des kreisweit gültigen Verbundtarifs (einheitliche Fahrpreise) entstehen den Unternehmen im Vergleich zu den früheren höheren Haustarifen, die jedes Unternehmen aufgrund seiner Kosten- und Ertragslage kalkulieren konnte, sog. Harmonisierungsverluste. Diese Harmonisierungsverluste (Differenz zwischen früherem Haustarif und günstigerem Verbundtarif) werden den Unternehmen durch den Landkreis ausgeglichen.

Außerdem werden durch die unternehmensunabhängige Gültigkeit der Verbundfahrscheine im gesamten Landkreis gegenüber früher weniger Fahrscheine gekauft, da nach Verbundgründung für viele Strecken nur noch eine Verbundfahrkarte notwendig ist, während ohne Verbund bei Fahrten mit mehreren Verkehrsträgern auch mehrere Fahrscheine notwendig waren. Deshalb entstehen hier den Unternehmen sog. Durchtarifizierungsverluste, die ebenfalls über die Ausgleichsleistungen des Landkreises ausgeglichen werden.

Da in der Summe durch die Anwendung des Verbundtarifs bei den Unternehmen die Fahrgeldeinnahmen absinken, diese jedoch Grundlage für die Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von schwer behinderten Fahrgästen ist, entstehen auch in diesem Bereich bei den Unternehmen entsprechende Mindereinnahmen, die in die Ausgleichszahlungen des Landkreises eingerechnet wurden.

**B) Neuer Verbundvertrag:**

Wegen der ab 3. Dezember 2009 wirksam werdenden EU-Verordnung 1370/2007 wurde der Verbundvertrag im Hinblick auf die EU-Regelungen überprüft und an verschiedenen Stellen angepasst. Die Neufassung des Verbundvertrages soll zeitnah zum 1. Dezember 2009 erfolgen, damit die Änderungen rechtzeitig vor Inkrafttreten der EU-VO 1370/2007 umgesetzt sind.

Wesentliche Anpassungspunkte sind:

- Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit des Verbundvertrages (gegenüber bisher nicht einbezogenen Verkehrsunternehmen) sowie Sicherstellung der Transparenz der Zuschussermittlung,
- Jährliche Prüfung, dass die Ausgleichsleistungen des Landkreises für jedes einzelne Verkehrsunternehmen nicht zu dessen „Überkompensation“ führen (analog Anhang der EU-VO: Tarifzuschüsse des Kreises dürfen den "finanziellen Nettoeffekt" der Anwendung des VSB-Tarifs beim einzelnen Unternehmen nicht übersteigen; die Prüfung erfolgt anhand eines dem Vertrag als Anlage beigefügten Rechenschemas)
- Schaffung eines zusätzlichen Qualitäts- und Leistungsanreizes für die Verkehrsunternehmen. Hierzu wird die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen, die bisher entsprechend der in den Verbund eingebrachten Einnahmeanteile auf Basis des Jahres 1998 verteilt wurden, im Zeitraum 2011 bis 2016 in Stufen auf eine der tatsächlichen Nutzung entsprechende Verteilung umgestellt. Die genaue Ausgestaltung der nachfrageorientierten Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen soll im Laufe des Jahres 2010 im Einvernehmen zwischen allen Beteiligten inkl. dem Landkreis entwickelt und in einer anschließenden Änderung des Einnahmeaufteilungsvertrages vereinbart werden.
- Verzicht auf die Absicherung der Alteinnahmen durch die Ausgleichsleistungen des Landkreises
- Festschreibung der Landkreis-Ausgleichsleistung auf Basis des Ergebnisses der Spitzabrechnung 2008 in Höhe von 2.543.400 Euro (wirksam ab dem Abrechnungsjahr 2010), verbunden mit einer jährlichen Fortschreibung des Zuschussbetrages nach dem ÖPNV-Kostenindex ab 2011,
- Anteilige Kürzung der Landkreis-Ausgleichsleistung, wenn die Gesamt-Fahrgastzahlen im VSB in einem künftigen Abrechnungsjahr gegenüber dem Jahr 2008 um mehr als 2,5% absinken. In diesem Fall erfolgt eine Kürzung der Ausgleichszahlung um den 2,5% übersteigenden Anteil.
- Die Obergrenze bei den Kosten für Werbemaßnahmen wurde von 76.700 Euro pro Jahr, die seit dem Jahr 2000 galt, auf 100.000 Euro angehoben. Hierdurch wird den Preissteigerungen der letzten 9 Jahre bei den Kosten für Werbemaßnahmen Rechnung getragen. Gleichzeitig wurde jedoch eine Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit jeweils 10% der entstehenden Kosten neu eingeführt.

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Durch die vorgesehene Anpassung des Verbundvertrages wird nach Auffassung der Verwaltung sicher gestellt, dass der Vertrag die Kriterien der neuen EU-Verordnung

1370/2007 erfüllt.

Wesentlich ist der Wegfall der bisherigen Alteinnahmesicherung der Unternehmen, die bei einem Rückgang der Fahrgastzahlen in den kommenden Jahren mittelfristig zum Tragen gekommen wäre. Im Hinblick auf die zu erwartende demographische Entwicklung im Schwarzwald-Baar-Kreis (z. B. mittelfristiger Rückgang der Schülerzahlen um 20%) war es wichtig, diese Regelung – die bei Einführung des Verbundes wegen der nicht vorhersehbaren Verlagerungen bei den Fahrscheinverkäufen durchaus ihre Berechtigung hatte – nach 9 Jahren VSB nun abzuschaufen.

Basis der neuen jährlichen Ausgleichsleistungen des Landkreises ist das besonders gute Verbundjahr 2008. In diesem Jahr haben sich hohe Fahrgaststeigerungen bei Auszubildenden und dritten Personen (sehr hohe Kraftstoffpreise) positiv auf die Einnahmesituation der Unternehmen und auf den Zuschussbedarf des Landkreises ausgewirkt. Letztendlich konnte deshalb im Jahre 2009 auf eine Tarifierhöhung verzichtet werden. 2008 hat die Ausgleichssumme nach § 5 Abs. 2 des Vertrages 2.543.400 Euro betragen.

Hiervon sind die verbundbedingten Mehrerträge bei den Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG in Höhe von 221.605 Euro sowie der Landeszuschuss für den Verbund in Höhe von 829.000 Euro abzuziehen, so dass der Nettoaufwand des Landkreises für den Ausgleich der Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste 1.492.795 Euro betragen hat.

Zwischenzeitlich sind wegen der derzeitigen Wirtschaftslage (Kurzarbeit, Entlassungen) und wegen der wieder gefallenen Kraftstoffpreise beim Berufsverkehr gegenüber 2008 Rückgänge bei den Fahrgästen zu verzeichnen, die derzeit durch den Anstieg der Zahl der zu befördernden Schüler (Schulkooperationen, neue Werkrealschulen) noch kompensiert werden. Spätestens wenn bei den 8-jährigen Gymnasien der erste G8-Jahrgang zusammen mit dem letzten G9-Jahrgang Abitur macht und in einem Jahr zwei Jahrgänge an den Gymnasien abgehen, dürfte die Zahl der zu befördernden Schüler zurückgehen. Zusätzlich kommt auch die demographische Entwicklung zum Tragen, so dass die Zahl der Fahrgäste im Verbund insgesamt fallen wird. Bei einer solchen Entwicklung der Fahrgastzahlen wird sich dann auch der Zuschuss des Landkreises verringern.

Der Landkreis hat die EU-bedingte Anpassung des Verbundvertrages zum Anlass genommen, als Aufgabenträger einen starken Einfluss auf die künftige Verteilung der im Gesamtverbund erzielten Fahrgeldeinnahmen zu nehmen, obwohl die Verteilung eigentlich nicht im Verbundvertrag, sondern in einem von den Unternehmen abzuschließenden Einnahmeaufteilungsvertrag zu regeln ist.

Bisher werden die prozentualen Einnahmeanteile der Verkehrsunternehmen analog der im Jahre 1998 in den Verbund eingebrachten Alteinnahmen verteilt. Seit 1998 haben sich in der Nahverkehrsstruktur durch neue Verkehrskonzepte und beim Fahrgastaufkommen im Kreisgebiet einige Verlagerungen ergeben, so dass eine Verteilung der Fahrgeldeinnahmen aufgrund der früheren Fahrgeldeinnahmen 1998 nicht mehr sachgerecht ist.

In § 8 Abs. 3 des neuen Vertrages wurde daher eine Regelung aufgenommen, die in Stufen im Zeitraum 2011 bis spätestens 2016 die Umstellung der Verteilung auf eine im Endzustand 100%-ige Verteilung der Einnahmen entsprechend der tatsächlichen Nutzung sicherstellt. Dies bedeutet für die Unternehmen, dass einige künftig erheblich höhere Anteile an den Fahrgeldeinnahmen erhalten werden. Bei anderen

Unternehmen, auf deren Linien die Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren zurückgegangen sind, werden die Fahrgeldeinnahmen teilweise deutlich sinken. Die Umstellung in Stufen ist im Hinblick auf die kleinen Verkehrsunternehmen erforderlich, damit die Verlagerungen der Fahrgelder nicht „auf einen Schlag“ kommen, sondern durch die Einführung in Stufen sich die Unternehmen auf die Veränderungen einstellen können.

Voraussetzung für die nutzungsabhängige Verteilung sind auch leistungsfähige Fahrscheindrucker, die die Unternehmen, beginnend mit der VGVS, in den kommenden 2 Jahren beschaffen werden. Aus diesem Grund soll im kommenden Jahr die Verteilung noch nach dem alten Verteilungsschlüssel erfolgen und 2010 zwischen VSB und Landkreis das nutzungsabhängige Verteilungssystem entwickelt werden.

Die vollständige nutzungsabhängige Verteilung der Fahrgelder auf die einzelnen Bus- und Schienenstrecken bewirkt in der Zukunft eine leistungsgerechte Zuordnung der Fahrgeldeinnahmen auf die einzelnen Unternehmen, so dass die tatsächlich erbrachten Transportleistungen den Verkehrsträgern auch entsprechend honoriert werden.

In einem Punkt in § 8 Abs. 7 besteht zum Zeitpunkt der Erstellung der Sitzungsvorlage noch keine Einigung mit den Verkehrsunternehmen: Nach der Umstellung der Verteilung der Fahrgeldeinnahmen auf eine nutzungsabhängige Zuordnung auf die Unternehmen verlangt der Landkreis als Aufgabenträger künftig für die Nahverkehrsplanung genauere Daten über die Fahrgastströme, die dann technisch verfügbar sind. Diesen Punkt wollen die Verkehrsunternehmen in ihrer nächsten Gesellschafterversammlung am 24. November 2009 nochmals untereinander abstimmen. Diese Daten sind eine wichtige Grundlage für die Nahverkehrsplanung und eine erfolgreiche Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet. Die Verwaltung wird in der Sitzung über das Ergebnis der Verhandlungen berichten.

Zusammenfassend ist die Verwaltung der Auffassung, dass durch die Änderung des Verbundvertrages dem Landkreis keine Nachteile entstehen. Durch den Wegfall der Alteinnahmesicherung, der Absenkung der Ausgleichsleistungen bei größeren Fahrgastrückgängen sowie durch die jährliche Überprüfung, dass durch die Ausgleichsleistungen des Landkreises keine „Überkompensation“ bei den einzelnen Verkehrsunternehmen auftritt, wird sichergestellt, dass den Verkehrsträgern keine zu hohen Zuschüsse der öffentlichen Hand bezahlt werden. Durch den Anspruch von Unternehmen, die in der Zukunft durch den Wettbewerb in den ÖPNV im Landkreis neu eintreten, zu gleichen Rechten und Pflichten in den Verbund aufgenommen zu werden, wurde auch dem Diskriminierungsverbot nach der EU-Verordnung in ausreichendem Maße Rechnung getragen.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Verwaltung und Wirtschaft stimmt dem Vertrag zwischen dem VSB, den Verkehrsunternehmen und dem Landkreis in der als Anlage 1 beigefügten Fassung zu.