

Änderungssatzung zur Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) erlässt aufgrund des § 5 Abs. 3 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit des Landes Baden-Württemberg i.V.m. § 4 Abs. 1 der Gemeindeordnung Baden-Württemberg sowie § 5 Abs. 1 Ziffer 5 der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) und § 8a Abs. 1 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes folgende Änderungssatzung zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar:

1. § 1 Abs. 1 wird wie folgt neu gefasst:

(1) Innerhalb des Verbandsgebietes gem. § 4 der Verbandssatzung des ZRN (Verbundgebiet) dürfen Personenverkehrsleistungen im ÖPNV gem. § 2 RegG sowie den ÖPNV ergänzende und nach dem PBefG genehmigungspflichtige Personenverkehrsdienstleistungen nur zum VRN-Verbundtarif angeboten werden (Verbundverkehr). Soweit in den Einzelregelungen dieser Satzung nicht anderes vermerkt ist, umfasst der Begriff des Linienbündels die im Gemeinsamen Nahverkehrsplan des ZRN definierten Linienbündel, nicht gebündelte Einzellinien, die Leistungseinheiten des SPNV, die regionalen Busnetze sowie alle sonstigen im Rahmen von PBefG-Genehmigungen zusammengefassten Mobilitätsangebote als Überbegriff in Bezug auf die Einnahmeaufteilung und die sonstigen Bestimmungen dieser Satzung.

2. § 2 wird um folgenden Absatz 6 ergänzt:

(6) Zur Finanzierung der der Verbundgesellschaft aufgrund dieser Satzung zugewiesenen Gemeinschaftsaufgaben in Zusammenhang mit dem Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland steht der Verbundgesellschaft ein pauschales Dienstleistungsentgelt der im Geltungsbereich des ÜT tätigen Unternehmen in Höhe von 1% der ÜT-Gesamteinnahmen zzgl. gesetzl. Mehrwertsteuer (z. Zt. 19%) zu. Dieses wird von den im Geltungsbereich des ÜT tätigen Unternehmen im Verhältnis der ihnen auf Grundlage der Einnahmearaufteilungsregelung zustehenden Einnahmeansprüche anteilig übernommen. Den Verbundunternehmen wird der Aufwand der Verbundgesellschaft halbjährlich in Rechnung gestellt. Absatz 5 Satz 2 und 3 findet entsprechende Anwendung.

3. § 4 Abs. 4 wird wie folgt neu gefasst:

(4) Vereinbarungen mit Unternehmen und sonstigen Arbeitgebern über die Einführung des Job-Tickets für die jeweilige Belegschaft werden gemeinsam von der Verbundgesellschaft und einem Verbundunternehmen abgeschlossen. Scheidet ein Verbundunternehmen aus dem Verbund aus, das Vereinbarungen nach Satz 1 abgeschlossen hat, findet Absatz 2 entsprechende Anwendung.

4. § 5 Abs. 8 Satz 3 wird wie folgt neu gefasst:

Ein Beschluss zum Tarif, zur Änderung der Tarifbestimmungen, der Beförderungsbedingungen sowie der Einnahmearaufteilungsregelung kommt unabhängig von Satz 1 nicht zu Stande, wenn die Mehrheit der Stimmanteile, die jeweils den Linienbündeln mit Straßenbahnverkehr (Gruppe Straßenbahnverkehr), den Leistungseinheiten im Eisenbahnverkehr (Gruppe Eisenbahnverkehr) oder den Linienbündeln mit ausschließlichem Busverkehr (Gruppe Busverkehr) zustehen, mit nein gestimmt haben.

5. § 10 wird um folgende Absätze 3 bis 6 ergänzt:

(3) Digital buchbare On-demand-Verkehre sind zur Vollenwendung des VRN-Tarifes verpflichtet. Auf den Verkauf von Fahrscheinen in den Fahrzeugen kann verzichtet werden, sofern dem Fahrgast die Nutzung des luftlinienabhängigen eTarifs nach § 1 Abs. 6 angeboten wird. Die Betreiber dieser Systeme sind berechtigt, ergänzend zum VRN-Tarif einen Qualitätszuschlag zu erheben, dessen Höhe vom Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft festgelegt wird. Diese Zuschläge zählen nicht zur Aufteilungsmasse gem. § 1 der Anlage 6 dieser Satzung (EAR). Die Ermittlung der Nachfragewerte zur Schlüsselberechnung nach § 11 EAR erfolgt auf Grundlage der digital erfassten Buchungen gem. den Vorgaben des Anhang 4 zu Anlage 6 dieser Satzung.

(4) Sofern die Angebote nach Absatz 3 nicht auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Teil eines Linienbündels sind, hat der Betreiber zur Verbundintegration einen Tarifanerkennungsvertrag mit der Verbundgesellschaft abzuschließen.

(5) Zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung in den VRN-Linienbündeln und zur Wahrung der in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gewährten ausschließlichen Rechte ist eine Konkurrenzierung des Linienverkehrs durch alternative Bedienformen zu unterbinden. Eine Konkurrenzierung ist nicht gegeben, wenn durch die alternativen Bedienformen das ÖPNV-Angebot im Rahmen einer verkehrlichen Gesamtkonzeption sinnvoll ergänzt wird.

Hierzu zählen insbesondere:

- Angebote mit Zu- und Abbringerfunktion zu qualitativ hochwertigen Linienverkehren. Als qualitativ hochwertig sind Taktverkehre mindestens im Halbstundentakt einzustufen, mit denen der Fahrtwunsch mit maximal einem Umstieg abgedeckt werden kann,
- Angebote zur Schließung von zeitlichen und räumlichen Bedienungslücken,
- vom ÖPNV-Aufgabenträger gewünschte räumlich und/oder zeitlich begrenzte Zusatzangebote.

(6) Zur Konkretisierung der Vorgaben des Absatz 5 kann die Verbandsversammlung auf Antrag des betroffenen Aufgabenträgers für Innenstadtbereiche und auf sonstigen Straßenabschnitten mit einer überdurchschnittlichen Verkehrsbelastung Sperrzonen festlegen, in denen aufgrund einer engmaschigen Erschließung mit Bus- und Straßenbahnen zu bestimmten Tageszeiten keine flexiblen Angebote zugelassen werden. Diese sind vom ZRN öffentlich bekanntzumachen.

6. § 17 wird umbenannt und um folgende Absätze 5 bis 7 ergänzt:

§ 17 Preisstufe 0, Wabenplan, Kurzstreckentarif, Stadtteilticket

(5) Innerhalb der Großwaben, in denen die Preisstufe 2 als Eingangspreisstufe gilt, kann auf Antrag der jeweiligen Stadt ein Kurzstreckenticket zum Einzelfahrscheinpreis der Preisstufe 0 ausgegeben werden, das zur Einzelfahrt über maximal vier aufeinanderfolgende Haltestellen berechtigt. Vom Geltungsbereich des Kurzstreckentickets können bestimmte Verkehrsarten ausgeschlossen werden.

(6) Innerhalb der Großwaben, in denen die Preisstufe 2 als Eingangspreisstufe gilt, kann auf Antrag der jeweiligen Stadt ein Stadtteilticket zum Einzelfahrscheinpreis der Preisstufe 0 ausgegeben werden, das zur Einzelfahrt innerhalb des festgelegten Stadtteiles berechtigt. Vom Geltungsbereich des Stadtteiltickets können bestimmte Verkehrsarten ausgeschlossen werden.

(7) Die Städte haben zum Ausgleich der mit dem Kurzstreckenticket sowie dem Stadtteilticket verbundenen ungedeckten Kosten eine jährliche Ausgleichsleistung an den Einnahmepool abzuführen. Diese errechnet sich nach folgenden Parametern:

1. Vor Einführung werden die zu erwartenden ungedeckten Kosten aufgrund eines Mengengerüsts durch einen externen Gutachter ermittelt, wobei keine Steigerung der Nachfrage berücksichtigt wird.
2. Die Stadt hat zunächst den vom Gutachter ermittelten Betrag als Abschlag zu leisten.
3. Verändert sich im Rahmen einer Tarifierpassung das Abspannverhältnis zwischen dem Einzelfahrschein Jedermann der Preisstufen 0 und der Preisstufe 2, so wird der Betrag nach Ziffer 2 um die prozentuale Entwicklung dieses Abspannverhältnisses fortgeschrieben.
4. Im Rahmen der Jahresabrechnung wird die tatsächliche Nutzung ermittelt.
5. Liegt die tatsächliche Nutzung über der vom Gutachter prognostizierten Nutzung, so reduziert sich der Ausgleichsbetrag um die durch die zusätzliche Nutzung erzielten Mehreinnahmen.

7. § 2 Abs. 3 der Anlage 6 (EAR) wird gestrichen:

~~(3) Soweit im Folgenden nicht anders vermerkt ist, umfasst der Begriff des Linienbündels auch die Leistungseinheiten des SPNV sowie die regionalen Busnetze als Überbegriff in Bezug auf die Einnahmeverteilung.~~

8. § 12 der Anlage 6 (EAR) wird wie folgt umbenannt und um Absatz 10 ergänzt:

§12 Sonderverteilungen für besondere Fahrscheinsortimente und sonstige Mittel

(10) Zinsen, administrative Leistungen und sonstige Mittel die gem. dieser Satzung in die Sonderverteilung fließen, verteilen sich nach den Grundsätzen einer der in den Absätzen 1 bis 6 dargestellten Verteilungsregelung. Absatz 9 findet entsprechend Anwendung.

9. § 18 Abs. 2 Satz 2 der Anlage 6 (EAR) wird wie folgt neu gefasst:

Die im Rahmen einer solchen Vereinbarung eingeräumte Provision in Höhe von 10% des den Berechtigten von der Kommune gewährten Zuschusses fließen als sonstige Ausgabe in die allgemeine Sonderverteilung nach § 12 Abs. 1 ein.

10. § 18 der Anlage 6 (EAR) wird um folgende Absätze 5 bis 7 ergänzt:

(5) Werden die erzielten Einnahmen nach Absatz 1 nicht fristgerecht gemeldet, so werden sie durch die Verbundgesellschaft nach eigenem Ermessen geschätzt. Ab dem 3. Versäumnis in Folge wird monatlich ein Versäumnisentgelt in Höhe von 1.000 € zzgl. 19 % MwSt. in Rechnung gestellt. Das Versäumnisentgelt wird mit den Einnahmenansprüchen im Rahmen der Einnahmeverteilungsregelung verrechnet. Es steht den übrigen

Verkehrsunternehmen des EAV mit Ausnahme des Verursachers zu und wird im Rahmen der Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 entsprechend verteilt.

(6) Nachmeldungen und Korrekturen sind bis zum 30.04. des Folgejahres (spätestens mit Eingang der Bestätigung nach § 35 Abs. 1) einzureichen. Sie werden bis zu einem Wert von 5.000 EUR in der laufenden Abrechnung berücksichtigt. Übersteigen die Nachmeldungen bzw. Korrekturen den Wert von 5.000 € wird eine weitere Einnahmenabrechnung für das betreffende Jahr durchgeführt.

(7) Ab dem 01.05. des Folgejahres werden Nachmeldungen bzw. Korrekturen analog § 35 Abs. 6 behandelt.

11. § 29 Abs. 2 der Anlage 6 (EAR) wird wie folgt neu gefasst:

Zu spät nachgewiesene Mehreinnahmen werden nicht anerkannt, erhaltene Absatzbeträge sind in diesem Fall vollständig zuzüglich Zinsen gemäß Abs. 1 in dem der Nacherhebung folgenden Kalenderjahr zurückzuzahlen.

12. § 35 Abs. 1 der Anlage 6 (EAR) wird um folgende Sätze 3 und 4 ergänzt:

Die Bestätigung muss der Verbundgesellschaft bis spätestens zum 30.04. des Folgejahres vorgelegt werden. Bei Verkehrsunternehmen, deren Kasseneinnahmen unter dem Gesamtjahreswert von 5.000 Euro liegen, kann die Verbundgesellschaft auf die Vorlage der Bestätigung verzichten.

13. § 25 der Anlage 6 (EAR) wird um folgende Absätze 5 und 6 ergänzt:

(5) Wird die Bestätigung nach Abs. 1 bis zum 30.04. des Folgejahres nicht eingereicht, so wird ab dem 01.05. ein Versäumnisentgelt fällig. Die Höhe des Versäumnisentgeltes richtet sich nach den Kasseneinnahmen des Verkehrsunternehmens:

Topf	Kasseneinnahmen	Versäumnisentgelt
Topf 1	bis 100.000 €	1.000 €
Topf 2	bis 1.000.000 €	2.000 €
Topf 3	bis 5.000.000 €	5.000 €
Topf 4	über 5.000.000 €	10.000 €

Das Versäumnisentgelt wird fällig am 1.5. des Folgejahres und am 1. eines jeden weiteren Versäumnismonats. Das Versäumnisentgelt wird zzgl. 19 % Mwst. in Rechnung gestellt. Es wird mit den Einnahmenansprüchen im Rahmen der Einnahmenaufteilungsregelung verrechnet. Es steht den übrigen Verkehrsunternehmen des EAV mit Ausnahme des Verursachers zu und wird im Rahmen der Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 entsprechend verteilt.

(6) Werden im Rahmen einer verspätet eingereichten Bestätigung Einnahmendifferenzen festgestellt, so werden diese wie folgt behandelt:

- Zu viel gemeldete bzw. von der Verbundgesellschaft gemäß § 18 Abs. 5 zu hoch geschätzte Einnahmen werden nicht zurückerstattet.
- Zu wenig gemeldete bzw. von der Verbundgesellschaft gemäß § 18 Abs. 5 zu gering geschätzte Einnahmen müssen der Aufteilungsmasse zugeführt werden und nehmen an der zum Zeitpunkt der Feststellung aktuellen Einnahmenabrechnung teil. Außerdem werden sie ab einem Betrag von 5.000 € mit vier Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gemäß § 247 BGB verzinst, ab 100.000 € beträgt die Verzinsung sechs Prozentpunkte plus Basiszins. Die Zinseinnahmen fließen in die allgemeine Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 ein.

14. Ziffer 2.5, Kapitel „Befragung“ im Anhang 4 der Anlage 6 (EAR) wird am Ende um folgenden Satz ergänzt:

Bei digital buchbaren On-demand-Verkehren ist im Rahmen der digitalen Buchung der Gesamtreiseweg inklusive der notwendigen Umstiege zu erfassen.

15. Der Anhang 4 der Anlage 7 wird ersatzlos aufgehoben.

16. Diese Änderungssatzung tritt mit Wirkung zum 1.1.2020 in Kraft.