

**Vorlage an die Verbandsversammlung
(110. Sitzung am 19. Dezember 2019)**

**TOP 4: Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif
im Verkehrsverbund Rhein-Neckar**

In der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar sind die Grundlagen der Tarifbildung, die Einnahmeaufteilung sowie Regeln zur Zusammenarbeit der Verbundgesellschaft mit den Verbundunternehmen geregelt. Im Laufe des Jahres hat sich durch veränderte Rahmenbedingungen der im Sachverhalt dargestellte Änderungsbedarf ergeben. Die Satzungsänderungen wurden im Tarifausschuss, in der Versammlung der Verbundunternehmen und im Verwaltungsrat vorberaten und werden wie in der Anlage dargestellt der Verbandsversammlung zum Beschluss empfohlen.

I. Präzisierung der Satzung im Bereich On-demand-Verkehre

Bereits mit der Neufassung der Satzung zum 01.01.2018 wurde in § 10 klargestellt, dass alternative Bedienformen im Verbundgebiet in gleicher Art und Weise in den Verbundtarif zu integrieren sind wie Ruftaxen und Bürgerbusse. Dies stellt sicher, dass auch die neuen digitalen Mobilitätsformen, die den klassischen Linienverkehr ergänzen sollen, von Anfang an mit dem Verbundtarif genutzt werden können. Nur so kann der Fahrgast auch weiterhin mit einem Fahrschein das gesamte öffentliche Mobilitätsangebot im Verbund nutzen.

Der VRN und die Verbandsmitglieder verfolgen aufmerksam die politische Debatte über die Öffnung des PBefG für neue digitale Mobilitätsdienstleistungen. Die Verbundgesellschaft wurde im Juni 2019 vom Verwaltungsrat einstimmig aufgefordert, ein Konzept zum verbundweit einheitlichen Umgang mit diesem Themenfeld zu erarbeiten. Dabei soll sichergestellt werden, dass die Dienste in den Verbundtarif integriert werden, den bisherigen Linienverkehr nicht konkurrenzieren und sich die Verkehrsprobleme in den Städten nicht zusätzlich verschärfen. Entsprechende Festlegungen finden sich mittlerweile auch in den überarbeiteten Nahverkehrsplänen.

Erste Anträge auf Genehmigung von door-to-door-Systemen zur Ergänzung des ÖPNV wurden bereits gestellt. Die Verbundgesellschaft ist der Meinung, dass für eine reibungslose Integration der neuen Mobilitätsformen in den Verbund die Satzungsregelungen ergänzt werden sollten, um für alle Beteiligten Planungs- und Rechtssicherheit herzustellen.

Konkret sollen folgende Ergänzungen der Satzung vorgenommen werden:

1. Präzisierung des § 1 Abs. 1

§ 1 Abs. 1 soll wie folgt ergänzt werden (Ergänzung kursiv und unterstrichen):

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 Einnahmeverteilung und die sonstigen Bestimmungen dieser Satzung.

2. Ergänzung des § 10

§ 10 soll um folgende Absätze 3 bis 6 ergänzt werden:

(3) Digital buchbare On-demand-Verkehre sind zur Vollanwendung 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 Straßenabschnitt-

ten 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.

3. Streichung § 2 Abs. 3 EAR

Die bisherige Regelung des § 2 Abs. 3 Einnahmeaufteilungsregelung (EAR) muss grundsätzlich zur Integration der neuen Mobilitätsformen in die EAR präzisiert werden und wurde gleichzeitig zur Klarstellung, dass die gesamte Satzung von einem einheitlichen Begriff des Linienbündels ausgeht, in § 1 der Satzung aufgenommen (siehe Ziff.1), sodass Absatz 3 des § 2 EAR ersatzlos entfallen kann.

4. Ergänzung des Anhangs 4 der Anlage 6 (EAR)

In Ziffer 2.5, Kapitel „Befragung“ wird am Ende folgender Satz eingefügt:

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

II. Verfahrensregelungen Versammlung der Verbundunternehmen

In der Praxis wurde festgestellt, dass die Regelung zu besonderen Quoren bei Abstimmungen der Versammlung der Verbundunternehmen (VVU) in der Satzung deutlich über die Altregelungen im Gesellschaftsvertrag der URN GmbH hinausgeht, was mit der Neuorganisation zum 01.01.2018 aber nicht bezweckt war und die Abläufe erschwert hat. Um zur Altsituation zurückzukehren wird daher folgende Ergänzung des § 5 Abs. 8 vorgeschlagen (Ergänzungen kursiv und unterstrichen):

Beschlüsse der VVU werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Sofern Änderungsanträge zu den Beschlussanträgen gestellt werden, ist über die einzelnen Änderungsanträge einzeln abzustimmen. Ein Beschluss zum Tarif, zur Änderung der Tarifbestimmungen, der Beförderungsbedingungen sowie der Einnahmeaufteilungsregelung 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.

III. Zuordnung von Job-Ticketverträgen

Nachdem im vergangenen Jahr Unklarheiten bei der Interpretation der Regelung des § 4 Abs. 4 aufgetreten sind, schlägt die Verbundgesellschaft zur Klarstellung folgende Neufassung der Regelung vor:

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.

IV. Dienstleistungsentgelt Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland

Seit Start des Übergangstarifes Westpfalz/östliches Saarland im Jahr 2004 ist die operative Verantwortung aufgrund der diversen Umstrukturierungen (Integration des WVV in den VRN, Auflösung der UVW, Verschmelzung URN/VRN) Schritt für Schritt auf die VRN GmbH übergegangen. Während sich zur Zeit der WVV GmbH (später UVW GmbH) alle am ÜT beteiligten Unternehmen an der Finanzierung der Verbundorganisation beteiligt haben, wird seit Integration des WVV in den VRN diese Leistung allein von den VRN-Verbundpartnern getragen. Eine Mitfinanzierung auf Seiten des Saarlandes besteht derzeit nicht.

Gemäß § 2 der Satzung im VRN obliegt die operative Umsetzung aller mit der Organisation und Abwicklung des Verbundtarifes verbundenen Aufgaben der VRN GmbH. Zur Finanzierung der der Verbundgesellschaft aufgrund dieser Satzung zugewiesenen Gemeinschaftsaufgaben in Zusammenhang mit dem Verbundtarif wie Fahrgastinformation, Tarifmarketing, Einnahmeabrechnung, Mobilitätsgarantie usw. steht der Verbundgesellschaft ein pauschales Dienstleistungsentgelt der Verbundunternehmen zu. Dieses wird von den Verbundunternehmen im Verhältnis der ihnen auf Grundlage der Einnahmenaufteilungsregelung zustehenden Einnahmeansprüche anteilig übernommen.

Dieses Dienstleistungsentgelt bezieht sich auf den VRN-Tarif, nicht jedoch auf den ÜT-Bereich. Der ÜT Westpfalz/östliches Saarland liegt im Interesse und der Verantwortung der Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen im Geltungsbereich des ÜT. Gemeinsames Ziel sollte es daher sein, alle Beteiligten im Saarland und in Rheinland-Pfalz angemessen an der Finanzierung des mit der Abwicklung des ÜT verbundenen Aufwandes zu beteiligen. Die Verbundgesellschaft hat daher dem ÜT-Beirat vorgeschlagen, analog der Regelung zum VRN-Tarif die Satzung dahingehend zu ergänzen, dass zur Finanzierung der Verbundgesellschaft ein angemessener Anteil des ÜT-Pools der Verbundgesellschaft zur Verfügung gestellt wird. Dem hat der Beirat zugestimmt.

Vorgeschlagen wird daher die Ergänzung des § 2 um folgenden neuen Absatz 6:

(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 Einnahmenaufteilungsregelung zustehenden Einnahmeansprüche anteilig übernommen. Den Verbundunternehmen wird der Aufwand der Verbundgesellschaft halbjährlich in Rechnung gestellt. Absatz 5 Satz 2 und 3 findet entsprechende Anwendung.

V. Kurzstreckenticket und Stadteilticket

Die Stadt Heidelberg hat beschlossen ein Kurzstrecken- und Stadteilticket einzuführen. Die Einführung der neuen Angebote steht unter dem Vorbehalt, dass dem Pool die erwarteten Mindereinnahmen von der Stadt ausgeglichen werden. Dies setzt beihilferechtlich eine entsprechende Regelung in der Satzung voraus. Die Verbundgesellschaft schlägt dafür folgende Ergänzungen des § 17 vor, dessen Titel gleichzeitig um die Begriffe Kurzstreckenticket und Stadteilticket zu erweitern ist:

- (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 Stadteilticket zum Einzelfahrscheinpreis der Preisstufe 0 ausgegeben werden, das zur Einzelfahrt innerhalb des festgelegten Stadteiles berechtigt. Vom Geltungsbereich des Stadteiltickets können bestimmte Verkehrsarten ausgeschlossen werden.
- (7) Die Städte haben zum Ausgleich der mit dem Kurzstreckenticket sowie dem Stadteilticket 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 Mengengerüstes 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 Tarifanpassung 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.

VI. Änderungen in der Einnahmeaufteilungsregelung (EAR)

Die Verbundgesellschaft hat gemeinsam mit den Unternehmen folgende Präzisierungen der Anlage 6 der Satzung (EAR) vereinbart:

1. § 12 EAR

Die Verbundgesellschaft schlägt vor, § 12 der Anlage 6 (EAR) der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im VRN um einen zusätzlichen Absatz zu ergänzen, der auf die Regelungen aus § 18 Abs. 2 (Sozialtarif), § 29 Abs. 1 (Zinsen aus Spitzabrechnungen) und auf sonstige in Zukunft zu beschließende, vergleichbare Regelungen Bezug nimmt.

In der Praxis wurden auch bisher andere Mittelzuflüsse (wie Zinsen) bzw. Aufwendungen (wie administrative Leistungen) über die Sonderverteilung abgerechnet. Die Ergänzung ist notwendig, weil solche Mittel nicht zum besonderen Fahrscheinsortiment gezählt werden können, worauf bisher in § 12 ausschließlich Bezug genommen wurde.

Vereinbart sind folgende Änderungen des § 12:

1.1. Erweiterung der Überschrift des § 12

Sonderverteilung für besondere Fahrscheinsortimente und sonstige Mittel

1.2 Ergänzung um einen zusätzlichen Absatz 10

(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.

2. § 18 EAR

Aus steuerlichen Gründen muss der bisherige Satz 2 des § 18 Abs. 2 wie folgt neu formuliert werden:

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.

3. § 29 EAR

Gemäß § 29 EAR sind Absetzungen nach § 7 EAR in der Regel spätestens nach zwei Jahren für jedes volle bzw. anteilige Kalenderjahr spitz abzurechnen. Ist der tatsächlich nachgewiesene Anspruch niedriger als der Absetzungsbetrag, so wird der Absetzungsbetrag periodengerecht rückwirkend auf das nachgewiesene Niveau abgesenkt, d. h. zu viel erhaltene Beträge sind vom Verkehrsunternehmen grundsätzlich mit der entsprechenden Verzinsung zurückzuzahlen. Dabei ist vorgesehen, dass durch eine periodengerechte Verteilung die Einnahmen in jenes Jahr verschoben werden, in dem sie theoretisch angefallen wären. Da diese Regelung große Schwierigkeiten bei der Umsetzung mit sich gebracht hat, kam sie in dieser Form nie zur Anwendung.

Die Verbundgesellschaft hat daher der VVU vorgeschlagen, Rückforderungen aus Spitzabrechnungen immer in dem der Nacherhebung folgenden Kalenderjahr abzurechnen.

§ 29 Abs. 2 soll daher wie folgt geändert werden:

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

4. §§ 18 und 35 EAR

Gem. § 18 Abs. 1 EAR sind bis zum Ende des Folgemonats die Kasseneinnahmen zu melden. Das heißt, bis zum 31.01. jeden Jahres ist mit der Dezembermeldung auch die Meldung für das Vorjahr abgeschlossen.

Gemäß § 21 EAR ist eine vorläufige Jahresabrechnung bis zum 01. März zu erstellen. Die endgültige Jahresabrechnung, die dem Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft zur Feststellung vorzulegen ist, muss von einem Jahresabschlussprüfer auf Richtigkeit geprüft werden. Diese Richtigkeit kann vom Jahresabschlussprüfer nur dann bestätigt werden, wenn die Testate aller für die Einnahmenaufteilung zu berücksichtigenden Daten von den jeweiligen Verkehrsunternehmen durch Wirtschaftsprüfer eingereicht wurden.

Da in § 35 Abs. 1 EAR keine Frist zur Einreichung der Testate vorgegeben ist, hat die VVU beschlossen, zur Schließung dieser Regelungslücke eine Frist zum Einreichen des Einnahmentestats auf den 30.04. festzusetzen.

Um den Verwaltungsaufwand der Verbundgesellschaft und die Kosten für kleinere Unternehmen im Rahmen zu halten, hat die VVU beschlossen, eine Bagatellgrenze für Kasseneinnahmen von bis zu 5.000 € festzulegen, für die ein Testat nicht erforderlich ist. Der Verbundgesellschaft soll es jedoch möglich sein, stichprobenartig bzw. bei Verdacht ein Testat anzufordern.

Die VVU hat sich darüber hinaus mit der Sanktionierung bei Verspätungen bzw. Versäumnissen befasst und einen Beschluss gefasst, wie dies im Rahmen der Satzung geregelt werden soll:

4.1. Ergänzung des § 18 EAR (Einnahmemeldungen) um die Absätze 5 bis 7

(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 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) 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.

4.2. Ergänzungen § 35 EAR (Prüfungsbestimmungen) Abs. 1 und um die Absätze 5 bis 6

(1) ...

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

(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.

VII. Einstellung ticket2go

Zum Jahresende wird der Vertrieb des eTarifes durch die ticket2go App eingestellt, sodass die speziell hierfür in Anhang 4 der Anlage 7 getroffenen Regelungen entfallen.

Der eTarif wird weiterhin durch die eTarif-App der rnv vertrieben.

Beschlussvorschlag 110.4/19

Die Verbandsversammlung beschließt die in der Anlage beigefügte Änderungssatzung zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar.