

KOPIE



Landkreis  
**Börde**  
Der Landrat

BS -> B.K. IV (auszugweise)  
aufgeben

BS/B.R. über  
27. SEP 2010

V.L. 24/9/10

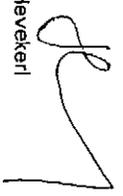
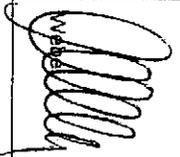
Sitzungsvorlage

Beschlussvorlage	Nr.: 514/80/2010	Datum: 16.08.2010
------------------	------------------	-------------------

Gründung der Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego.)

Ö/N	Sitzungstag	Gremium
<input type="radio"/>	24.08.2010	Umwelt / Wirtsch.
<input type="radio"/>	01.09.2010	Kreisausschuss
<input type="radio"/>	08.09.2010	Kreistag

✓  
B.K.

Amr für Wirtschaftsförderung	Amr für Wirtschaftsförderung	Gleichstellungs- beauftragter	Landrat
Hevekerl 		Blumeyer/ gez. Scharf	

Beschlussvorschlag:

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Kreistag stimmt der Gründung der Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego.) zu und ermächtigt den Landrat zum Abschluss des Grundvertrages für den Verkehrsverbund in der Region Magdeburg (marego.) (Anlage 3) und des Herleitungsvertrages (Anlage 4)
2. Der Landrat als Gesellschaftsvertreter des Landkreises Börde in den Gesellschafterversammlungen der Verkehrsunternehmen OhreBus Verkehrsgesellschaft mbH und Kraftverkehrsgesellschaft Börde-Bus mbH wird beauftragt,
  - den Entwurf des Gesellschaftsvertrages der Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego.) gemäß Anlage 5 zu beschließen,
  - der Beteiligung der OhreBus Verkehrsgesellschaft mbH in Höhe von 1.990 EUR und der Kraftverkehrsgesellschaft Börde-Bus mbH in Höhe von 1.780 EUR zuzustimmen,
  - alle erforderlichen Beschlüsse zur Umsetzung des marego.-Projektes zu fassen.
3. Der Landrat wird ermächtigt, zur Regelung des im Zusammenhang mit marego. zu leistenden Ausgleichs der verbundbedingten Belastungen (Anlage 1 Nr. 1 und 3) mit den zwei Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung zu schließen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Beginnend mit dem Jahr 2010 ist eine Kofinanzierung des Verkehrsverbundes marego, durch die Aufgabenträger der Region Magdeburg erforderlich. Mit der Kompensation der verbundbedingten Aufwendungen für die Verbundunterhaltung ist der Einsatz zusätzlicher Haushaltsmittel des Landkreises erforderlich. (Anlage 1)

### **Sachdarstellung/Begründung:**

#### **1. Zielstellung**

Zielstellung eines in der Region Magdeburg zu schaffenden Verkehrsverbundes ist die weitere Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch Schaffung eines komplexen und aufeinander abgestimmten Verkehrsangebots, Gewährleistung günstiger Umsteigebedingungen für die Nutzer unterschiedlicher Verkehrsmittel und insbesondere durch die Einführung eines Verbundtarifs. Dieser sichert mit seiner einheitlichen Struktur die Grundbedingungen für eine adäquate Gewährleistung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen in der Region.

Mit dieser Strukturentscheidung werden Erfahrungen aus bestehenden Verkehrsverbänden in der Bundesrepublik Deutschland aufgegriffen. Unter dem Dach eines Verkehrsverbundes werden in besonderem Maß die Chancen erhöht, weitere Teile der Bevölkerung zur Nutzung des ÖPNV zu gewinnen, um den verkehrswirtschaftlichen Erfolg der Verkehrsunternehmen in der Region zu sichern und den Umfang der zurzeit erforderlichen Bezuschussungsmittel für den ÖPNV langfristig zu reduzieren. Der Aufgabenträger in seiner Funktion als Fördermittelpfänger gewährleistet den dauerhaften Einfluss auf die Verbundentwicklung.

Der Verkehrsverbund soll über seine Verkehrsorganisatorischen Aufgaben hinaus die Region durch Nutzung entsprechender Marketinginstrumente für die Bürgerinnen und Bürger besser wahrnehmbar und erlebbar sowie für Besucherinnen und Besucher attraktiver machen. Langfristig soll der Verbund die Möglichkeiten erweitern, dass die Region einen eigenständigen Beitrag bei der Weiterentwicklung der ÖPNV-Systeme in Deutschland, u. a. durch Forschungsaktivitäten und Pilotvorhaben, leistet.

#### **2. Aktuelle Situation des Regionalverkehrs im Großraum Magdeburg**

Die Verkehrsunternehmen der Region Magdeburg DB Regio, Kraftverkehrsgesellschaft Börde-Bus, Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg, Magdeburger Verkehrsbetriebe, Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land, OhreBus Verkehrsgesellschaft, Personennahverkehrsgesellschaft Staßfurt, Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt und Verkehrsgesellschaft Südharz arbeiten schon seit vielen Jahren gemeinsam daran, ihren Fahrgästen einen attraktiven ÖPNV anzubieten, bei dem die Grenzen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und -unternehmen von möglichst geringer Bedeutung sind. Der 1998 geschaffene Tarif Magdeburg Umland (MUM) ist ein Ergebnis dieser Zusammenarbeit.

Ende des Jahres 2004 reifte der Wille, die bisherige Kooperation in einen Verkehrsverbund zu überführen. In den Jahren 2005-2006 wurden hierfür umfangreiche Vorarbeiten durch die Projektgruppe Nordverbund bei der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) durchgeführt, welche anschließend intensiv zwischen den Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern und dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (MLV) diskutiert worden sind.

Im Juni 2008 wurde in Übereinstimmung mit dem MLV entschieden, dass der zu gründende Verkehrsverbund die Struktur eines Unternehmensverbundes haben wird. Als Vorlauforganisation der zukünftigen Verbundgesellschaft nahm im März 2009 das Vorbereitungsbüro

marego. seine Arbeit in Magdeburg auf.

Seitdem sind die Vorbereitungsarbeiten zur Schaffung des Verkehrsverbundes kontinuierlich vorangeschritten. So wurden das Fahrtkartenlayout und die Entwerferspezifikation festgelegt. Auch wurden erste Kooperationsgespräche mit möglichen Partnerunternehmen geführt, die den Verbundraum tangieren. Gemeinsam mit den beauftragten Kanzleien und dem Vorbereitungsbüro entwickelten die Verkehrsunternehmen das umfangreiche Vertragswerk. Im Februar 2010 wurde sich auf Basis der vom Gutachter ermittelten, verbundbedingten Belastungen für den Zonentarif mit Nachbarortsverkehr entschieden. Weiterhin wurde die Erarbeitung der Tarifbestimmungen und der Beförderungsbedingungen des zukünftigen Verkehrsverbundes marego. intensiviert. Im Bereich Marketing sind die Vorbereitungen zur Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen zur Entwicklung einer Internetseite und zur Erarbeitung sowie zur Umsetzung einer Einführungskampagne abgeschlossen. Die Entwicklung des Corporate Designs erfolgte bis Anfang Juni 2010.

### **3. Beauftragung**

Der Kreistag hatte in seiner Sitzung am 03. Juni 2009 einen Grundsatzbeschluss zur Gründung des Verkehrsverbundes marego. gefasst (Beschluss Nr. 343/80/2009). Der Landrat wurde beauftragt, im Einvernehmen mit dem Land Sachsen-Anhalt die erforderlichen Vorbereitungsarbeiten zur Einführung eines Verkehrsverbundes in der Region Magdeburg zu veranlassen. Auch die anderen beteiligten Gebietskörperschaften im Verbundgebiet hatten analoge Beschlüsse gefasst.

Die Landeshauptstadt Magdeburg und die Landkreise Börde, Jerichower Land und Salzlandkreis als Gesellschafter sowie Aufgabenträger beauftragen ihre ÖPNV-Unternehmen, eine Verbundstruktur als Unternehmensverbund zu schaffen und zu unterhalten.

### **4. Wahl der Organisationsform GmbH**

Vor dem Hintergrund, dass die Gebietskörperschaften damit beauftragt wurden, im Einvernehmen mit dem Land Sachsen-Anhalt die Vorbereitung und Gründung der Verbundgesellschaft (Gesellschafter sind die entsprechenden Verkehrsunternehmen) im Rahmen der Einführung eines Verkehrsverbundes in der Region Magdeburg zu veranlassen, wurde die Rechtsform GmbH praktisch bereits vorgegeben. Die Rechtsform des Eigenbetriebes und der Anstalt des öffentlichen Rechts scheiden aus und die Rechtsform einer GbR ist vor dem Hintergrund der Forderung des § 117 Abs. 4 GO LSA (Haftungsbeschränkung) nicht praktikabel. Darüber hinaus ist die Rechtsform der GbR im konkreten Fall auch nicht geeignet, den Anforderungen an einen Verkehrsverbund gerecht zu werden. Durch die eigene Rechtspersönlichkeit und die Begrenzung der Haftung auf das Stammkapital der Gesellschaft ist die Verbundgesellschaft viel besser in der Lage, in diesem Verkehrsmarkt mit derzeit ca. 1 Mill. Kunden pro Jahr und einer Bevölkerung von ca. 725.000 Einwohner zu agieren und das Risiko für die Gesellschafter zu begrenzen.

Das GmbH-Modell gewährleistet eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Marktes unter Berücksichtigung der Interessen der beteiligten Verkehrsunternehmen und der mittelbar beteiligten Kommunen.

### **5. Gründungsmitglieder marego.**

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25.000 EUR, davon übernehmen:

- |   |              |
|---|--------------|
| 1. DB Regio AG einschließlich Elbe-Saale-Bahn | 3.500,00 EUR |
| 2. Kraftverkehrsgesellschaft mbH Börde-Bus    | 1.780,00 EUR |

3. Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg – KVG mbH	1.970,00 EUR
4. Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH	10.010,00 EUR
5. Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land mbH	1.940,00 EUR
6. OhreBus Verkehrsgesellschaft mbH	1.990,00 EUR
7. Personennahverkehr GmbH Staßfurt	1.390,00 EUR
8. Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH	1.280,00 EUR
9. Verkehrsgesellschaft Südharz mbH	1.140,00 EUR

#### 6. Verbundbedingte Belastungen für die Verkehrsunternehmen

Eine entsprechende Auflistung ist der Anlage 1 zu entnehmen. Die Belastungen der Unternehmen gliedern sich wie folgt:

##### a) Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste (HV/DTV)

Harmonisierungsverluste (HV) und Durchtarifierungsverluste (DTV) entstehen mit dem neuen Tarifmodell und damit mit der Einführung der Verbundfahrtscheine, wodurch die bisherigen Haustarife der Verkehrsunternehmen ersetzt werden. (Hinweis: Beispiele können im Herleitungsvertrag (Anlage 4) nachgelesen werden. Dort ist als Anlage 2 (S. 12 – 14) eine Beispielerrechnung aufgeführt. )

HV entstehen dadurch, dass bisher verschiedene Fahrpreise einzelner Unternehmen zu einem Verbundpreis angeglichen werden.

DTV entstehen dadurch, dass ein Fahrgast, der für seine Fahrstrecke bislang mehrere Unternehmen genutzt hat und deshalb mehrere Fahrtscheine kaufen musste, dann nur noch einen Verbundfahrtschein benötigt, der im Preis günstiger ist als die Summe der bisherigen Fahrausweise.

Entsprechend den Berechnungen des beauftragten Gutachters, basierend auf dem Tarifkonzept vom 18.12.2009, stellen sich die HV und DTV für die Unternehmen im Landkreis Börde jährlich für die ersten drei Jahre in Höhe von 118.110 € dar (dav. KVG Börde-Bus 48.100 €, dav. OhreBus 70.010 €).

Diese Verluste werden durch das Land vollständig ersetzt, wobei jedoch nicht eine Auszahlung direkt an die Verkehrsunternehmen erfolgt, sondern eine Auszahlung über die jeweiligen Aufgabenträger. Die rechtliche Absicherung hierfür bildet der **Grundvertrag für den Verkehrsverbund in der Region Magdeburg (marego)**, der als Anlage 3 beigefügt ist. Im Einvernehmen mit dem Land Sachsen-Anhalt gelten für die ersten vier Jahre nachfolgende Regelungen:

1. Die zum 01.10.2010 zu gründende Verbundgesellschaft in der Region Magdeburg wird am 12.12.2010 den Verbundtarif einführen. Nach dem Gleichbehandlungsgrundsatz stellt das Land den Aufgabenträgern in der Einführungsphase des Verkehrsverbundes analog der Gründung des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) eine von der Einwohnerzahl abgeleitete Fördersumme von 14,6 Mill. € zum Nachweis bereit. Davon werden bezogen auf eine Laufzeit von 11 Jahren bis zu 9,2 Mill. € als Gesamtsumme für Durchtarifierungsverluste (DTV) und Harmonisierungsverluste (HV) bei degressiver Gestaltung und für die Anerkennung der BahnCard auf den landesbedeutsamen Linien bereitgestellt.

2. Anlässlich der Einführung des Verkehrsverbundes wird für das erste Verbundjahr aus dem in Punkt 1 genannten Gesamtbetrag zum Ausgleich von entstehenden und nachzuweisenden DTV und HV eine Basisausgleichssumme (Höchstbetrag) von 1,8 Mio. € festgelegt.

3. Im zweiten Verbundjahr (2012) erhalten die Aufgabenträger zum Ausgleich von entstehenden und nachzuweisenden DTV und HV 80 % dieses Ausgangsbetrages (Höchstbetrag) zusätzlich desjenigen Betrages, der von dem Ausgleichsbetrag des ersten Verbundjahres nicht verbraucht wurde (z. B. weil die Entwicklung der Fahrgastzahlen die Ausschöpfung dieses als Obergrenze zu verstehenden Zuschusses nicht erforderlich gemacht hat).
4. Im dritten Verbundjahr (2013) erhalten die Aufgabenträger zum Ausgleich von entstehenden und nachzuweisenden DTV und HV 60 % des Ausgangsbetrages (Höchstbetrag). Zusätzlich erhalten sie gegebenenfalls den Betrag, der in den vorherigen Verbundjahren als Ausgleichsbetrag ermittelt war und nicht verbraucht wurde.
5. Im vierten Verbundjahr (2014) erhalten die Aufgabenträger zum Ausgleich von entstehenden und nachzuweisenden DTV und HV 50 % des Ausgangsbetrages (Höchstbetrag). Zusätzlich erhalten sie gegebenenfalls den Betrag, der in den vorherigen Verbundjahren als Ausgleichsbetrag ermittelt war und nicht verbraucht wurde.
6. Um BahnCard-Inhabern auf den landesbedeutsamen Linien den Erwerb einer Fahrkarte zum Preis einer ermäßigten Einzelfahrkarte zu ermöglichen, erhalten die Aufgabenträger bis zu 10.000 € jährlich aus dem in Punkt 1 genannten Gesamtbetrag.

Trotz der Abschmelzung des Ausgangsbetrages stehen durch die Verwendung der Restmittel aus dem jeweiligen Vorjahr damit ausreichend Mittel zur Kompensation der HV/DTV zur Verfügung.

Ergänzend zum Grundvertrag soll ein **Vertrag zur Herleitung der verbundbedingten Nachteile, die Gegenstand von Ausgleichsleistungen durch die Aufgabenträger sein können (Herleitungsvertrag) (Anlage 4)** abgeschlossen werden. Dieser Vertrag schafft insbesondere die Grundlage für die Ausgleichszahlung für die entstehenden HV/DTV bezogen auf die jeweiligen Verkehrsunternehmen. Die Regelung der Finanzströme vom Aufgabenträger Landkreis Börde zu den zwei Verkehrsunternehmen muss jedoch noch vertraglich geregelt werden.

Drei Jahre nach Verbundstart werden eine Revision und eine Präzisierung der tatsächlich stattgefundenen Veränderung erfolgen. Die Revision wird vom Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, gesondert finanziert und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und deren Aufgabenträgern durchgeführt. Im Zuge des Revisionsprozesses erfolgt eine Verkehrserhebung im dritten Jahr nach Verbundstart. Die Revision findet im vierten Jahr nach Verbundstart statt. Ziel ist es unter anderem, die vom Gutachter ermittelten, verbundbedingten Belastungen zu überprüfen. Ergibt die Spitzabrechnung eine Überkompensation bei einem Verkehrsunternehmen, müssen die zu viel erhaltenen Ausgleichszahlungen nach Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom dem Verkehrsunternehmen zurückgezahlt werden. Die Verkehrsunternehmen, denen entsprechend der Spitzabrechnung ein höherer Ausgleichsbetrag zusteht, erhalten rückwirkend einen höheren Ausgleich von den Aufgabenträgern. Auf Basis der neuen Ergebnisse sind die monatlichen Zahlungsverpflichtungen der Aufgabenträger anzupassen.

Ferner gilt es basierend auf der Verkehrserhebung einen Wechsel vom dem bis dato angewendeten alleinnahmebasierten Einnahmeaufteilungsverfahren zu einem leistungsbasierten Einnahmeaufteilungsverfahren zu vollziehen.

#### **b) Eigenanteile Investitionen/Abschreibungen**

Von den oben erwähnten insgesamt 14,6 Mill. EUR setzt das Land (NASA) knapp 3 Mill. EUR zur Förderung der notwendigen Investitionen in die Vertriebstechnik (z. B. Fahrscneider, Entwerfer) ein. Die Antragstellung erfolgt direkt durch die Verkehrsunternehmen

bei der NASA, der Fördersatz beträgt in der Regel 75 %.

In der Anlage 1 sind die Eigenanteile der Unternehmen (25 %) unter Nr. 2 aufgeführt. Eine Kompensation scheidet hier jedoch aus, da die Investitionen bereits vom Land gefördert werden. Eine Doppelförderung (auch indirekt) ist rechtlich nicht möglich.

### **c) Verbundunterhaltung**

Für die Verbundunterhaltung (Tätigkeit des Verbundbüros) entstehen den beteiligten Verkehrsunternehmen zusätzliche Belastungen. Diese Kostenbelastung entsteht bereits in diesem Jahr und wird sich kontinuierlich steigern. Es ist vorgesehen, dass hierfür eine Kompensation durch den Aufgabenträger erfolgt. Das heißt aber auch, dass dafür zusätzliche Mittel aus dem Kreishaushalt zur Verfügung gestellt werden müssen (siehe Anlage 1). Hierzu müsste dann in der Folge (wie bei der Kompensation der HV/DTV) eine vertragliche Regelung zwischen Aufgabenträger und den zwei Verkehrsunternehmen abgeschlossen werden.

### **7. Zeitliche Umsetzung**

Die Verkehrsunternehmen benötigen Planungssicherheit, um die erforderlichen Arbeitsschritte einleiten zu können. Hierzu gehören u. a. der Aufbau der Tarifdatenbank und die Erarbeitung sowie die Implementierung der Einführungskampagne.

Dies kann durch eine abschließende Beschlussfassung zur Verbundgründung seitens der Gebietskörperschaften sowie seitens des Vorstands der DB Regio gewährleistet werden. Die abschließende Beschlussfassung ist im 2./3. Quartal 2010 in den jeweiligen Gebietskörperschaften und im Vorstand der DB Regio zur Verbundgründung erforderlich.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Beteiligung der Verkehrsunternehmen an dem Unternehmensverbund der Vortage- und Anzeigepflicht gemäß § 123 GO LSA bei der Kommunalaufsicht (Landesverwaltungsamt) unterliegt. Das Projekt wurde der Kommunalaufsicht bereits frühzeitig vor Ort vorgestellt und grundsätzlich von der Kommunalaufsicht befürwortet.

### **8. Vertragliche Umsetzung**

Für die Verbundgründung sind eine Reihe von Verbundverträgen erforderlich. Hierbei muss jedoch beachtet werden, dass für marego. eine Organisationsform als Unternehmensverbund gewählt worden ist.

Für den Aufgabenträger Landkreis Börde ist zusammenfassend festzuhalten, dass der Grundvertrag (Anlage 3) die Kompensation der entstehenden HV/DTV durch das Land regelt (einschließlich die Übertragung der jeweils nicht verbrauchten Mittel in das Folgejahr). Eine Untersetzung erfolgt durch den Herleitungsvertrag (Anlage 4).

Die übrigen Verbundverträge werden von den beteiligten Verkehrsunternehmen geschlossen, wobei der Gesellschaftsvertrag (Anlage 5) aufgrund der mittelbaren Beteiligung an marego. hier Beschlussgegenstand ist:

- Gesellschaftsvertrag der Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego.)
- Verbundtarif-Kooperations- und Einnahmeaufteilungsvertrag
- Aufwandsdeckungsvertrag (Vertrag zur Deckung des Aufwands des Verbundtarif-managements gemäß § 7 Verbundtarif-Kooperations- und Einnahmeaufteilungsvertrag)
- Vertrag zum Ausgleich von Harmonisierungsverlusten

Die Gründung der Verbundgesellschaft marego. soll zum 01.10.2010 erfolgen. Nach Start einer Einführungskampagne soll der Verbund am 12.12.2010 wirksam werden.

Anlagen:

1. Übersicht verbundbedingte Belastungen
2. Übersicht über die Erstattung der im gesamten Verbundgebiet entstehenden Harmonisierungs- und Durcharifierungsverluste (HV/DTV)
3. Grundvertrag für den Verkehrsverbund in der Region Magdeburg (marego.)
4. Vertrag zur Herleitung der verbundbedingten Nachteile, die Gegenstand von Ausgleichsleistungen durch die Aufgabenträger sein können (Herleitungsvertrag)
5. Gesellschaftsvertrag der Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego.)
6. Preisvergleich: bestehende Tarife - künftiger Tarif marego.
7. vorläufige Finanzierung der Verbundgesellschaft marego GmbH