



Mitteilungsvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2013/050
Federführend: FB 5 Regionalentwicklung, Bauen und Schule		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	09.08.2013
		Ansprechpartner/in:	Dr. Kruse, Martin
		Bearbeiter/in:	Martin Kruse
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Regionales Entwicklungskonzept			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme	

Finanzielle Auswirkungen:

keine

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

Die drei Gebietskörperschaften der Kiel Region, die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel, haben sich 2010/2011 dafür ausgesprochen, gemeinsam Handlungskonzepte für die Bereiche verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung sowie die regionale Kooperation in der Kiel Region zu erarbeiten.

Die Arbeiten an einem Regionalentwicklungskonzept stehen vor einem Abschluss. Frau Sönnichsen von der Kiel Region wird dem Ausschuss über die bisherigen Arbeiten, über die Ergebnisse und den weiteren Verlauf informieren.

In Vorbereitung hierzu hat Frau Sönnichsen dem Ausschuss bereits Unterlagen zur Verfügung gestellt.

Anlage/n:

keine



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr: VO/2013/056	Status: öffentlich
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen	Datum: 21.08.2013	Ansprechpartner/in: Breuer, Volker
Mitwirkend:	Bearbeiter/in: Malte Nevermann	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.
Landesweiter Verkehrsverbund		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen:

nein

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

Entsprechend landespolitischer Beschlusslage ist ein landesweiter Verkehrsverbund als Aufgabenträgerverbund in Vorbereitung. In der gegenwärtigen Zeitplanung ist eine Umsetzung bzw. das Vorliegen umsetzungsreifer Beschlüsse bis zum Jahresende 2013 vorgesehen.

Eine aus Vertretern des Landes, der Kreise und Städte zusammengesetzte Arbeitsgruppe hat dazu in einem Grundlagenpapier die Vorteile und Ziele eines Verkehrsverbundes der Aufgabenträger für den ÖPNV zusammengestellt. In der Anlage I sind die Vorschläge der Arbeitsgruppe, auch zu weiteren organisatorisch notwendigen Maßnahmen zur Gründung, beigefügt.

Über dieses Papier wurde als Grundlage zur Vorbereitung notwendiger Aufgabenträgerentscheidungen in der Gesellschafterversammlung der LVS am 14.08.2013 und der Landrätekonzferenz vom 16.08.2013 diskutiert.

Nach Diskussion in der Landrätekonzferenz ist dabei festgehalten worden, dass vor einem positiv abschließenden Beschluss einige Punkte noch unabdingbar im Detail zu klären sind.

Insbesondere hinsichtlich der Fragen zum zukünftigen Aufgabenzuschnitt und der Aufgabenbeschreibung des landesweiten Verbundes, in Fragen der Finanzierung und der Sicherung ausreichender Mitbestimmungsrechte in den Entscheidungsgremien besteht weiterer Konkretisierungsbedarf.

Anlage/n:

Grundlagenpapier Nahverkehrsverbund

Grundlagenpapier Nahverkehrsverbund Anlage Gremien

Der Städtetag, der Landkreistag und das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie haben eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich mit den Voraussetzungen und Eckpunkten beschäftigen soll, die mit der Gründung eines gemeinsamen Verkehrsverbundes der Aufgabenträger verbunden sind. Die Arbeitsgruppe hat sich bisher zweimal getroffen und sowohl die Vorteile/Ziele eines Verkehrsverbundes herausgearbeitet als auch die notwendigen organisatorischen Maßnahmen beleuchtet.

Die ÖPNV-Situation ist derzeit geprägt von dem Rückgang bzw. der Stagnation von Einnahmen aus öffentlichen Quellen (v. a. Regionalisierungsmittel und damit verbunden auch der Kommunalisierungsmittel, Streichung/Kürzung von Zuschüssen). Gleichzeitig sind die Kosten für die Bereitstellung von Nahverkehrsangeboten gestiegen. Teilweise konnten vor allem im Bereich Schienenverkehr durch die wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsleistungen Einsparungen erzielt werden. Diese wurden in der Regel für Qualitätsverbesserungen eingesetzt. Ähnliche Effekte konnten z.T. auch durch Restrukturierungsmaßnahmen erzielt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die ÖPNV-Kosten in den nächsten Jahren weiter steigen werden. Gründe hierfür sind:

- Allgemeine Personalkosten- und Energiepreisentwicklung
- Kostensteigerungen im Bereich der SPNV-Infrastruktur
- Kostenintensivere Beförderung von Schülern durch Veränderung der Schullandschaft
- Erhöhter Bedarf an Sitzplatzkapazitäten vor allem zu den Hauptverkehrszeiten
- Keine Dynamisierung der Mittel nach der „Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen (ÖPNVFinVO)“ für Kreise und Städte als Aufgabenträger für den Busverkehr

Nennenswerte Einsparungen z.B. durch Wettbewerbsverfahren sind dort, wo Verkehre bereits im Wettbewerb vergeben wurden und/oder wo der Schülerverkehr das ÖPNV-Angebot maßgeblich bestimmt, nicht zu erwarten.

Trotz dieser Rahmenbedingungen hat sich der schleswig-holsteinische ÖPNV in den letzten Jahren positiv entwickelt. Dies ist auch der guten und konstruktiven Zusammenarbeit der Aufgabenträger zu verdanken. So konnten landesweite Projekte wie zum Beispiel die Einführung eines landesweiten Tarifes für Bus und Bahn (SH-Tarif) oder eine Marketingkampagne für den ÖPNV gemeinsam umgesetzt werden.

Die an die Freie und Hansestadt Hamburg angrenzenden Kreise (Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg) sind gleichzeitig Partner im Hamburger Verkehrsverbund und gestalten ihren ÖPNV im Verbundgebiet nach den dort vereinbarten Regeln.

Der ÖPNV ist auf einem guten Weg, die Herausforderungen der Zukunft anzugehen. Allerdings gibt es viele Aufgabenfelder, auf denen zunehmend – auch durch die ständig fortschreitende Vernetzung – nur gemeinsam Antworten zu finden sind. Die wesentlichen Themen und Aufgaben sind weiter unten aufgeführt.

Der Kooperationsbedarf der Aufgabenträger wird sich in Zukunft vergrößern. Die Erfahrung der HVV-Kreise kann bei dieser Weiterentwicklung genutzt werden.

Vorteile einer Zusammenarbeit der Aufgabenträger (Bahn und Bus) in SH in einem Verkehrsverbund (außerhalb des HVV)

Thema/Aufgabe	Vorteile/Ziele	Beispielhafte Maßnahmen
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Einfluss bei der Tarifgestaltung (bisher überwiegend bei VU). • Weiterentwicklung/Ver-einheitlichung des Tarifes (leichter verständlich für den Kunden, z. B. landesweit einheitliche Angebote für Senioren, etc.). • Mehr Transparenz über die Erlöse. Dadurch höhere Planungssicherheit z. B. bei RNVP-Erstellung, Vergabe, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Abgestimmter Kooperationsvertrag AT-VU • Einheitliche Regelungen in Verkehrs-/Finanzierungsverträgen • Modernisierung des Tarifs (SH-Tarif 2.0)
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV. • Mehr Einfluss bei der Weiterentwicklung der Vertriebswege (z. B. technische Vertriebswege, e-Ticketing, Qualität). 	<ul style="list-style-type: none"> • Abgestimmter Kooperationsvertrag AT-VU • Empfehlungen (Bausteine) für Verträge
Infrastruktur (Haltest.)	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliche Standards für die Planung von Haltestellen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben (mehr Komfort für den Kunden) • Erleichterung bei Erstellung und Umsetzung von RNVP und Einzelplanungen • Umsetzung der Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz 	<ul style="list-style-type: none"> • Verabredung gemeinsamer Standards und Kriterien sowie deren Umsetzung (Prioritäten) • Zentrale Abstimmung der Standards mit den zuständigen Stellen (z. B. Behindertenverbände)
Marke, Marketing, Kunden-information, Außen-wirkung	<ul style="list-style-type: none"> • Abbau von Nutzungshemmnissen bei (Neu-)Kunden • Einheitlicher Auftritt ggü. den Kunden • Erhöhung der Wiedererkennbarkeit landesweit und Imageverbesserung • Begriff „Verkehrsverbund“ wird mit der Marke und dem gesamten ÖPNV in Verbindung gebracht 	<ul style="list-style-type: none"> • Verabredung von Standards für Fahrgastinformationen (z. B. Fahrpläne, Haltestellenaushänge, Infomaterial zu Tarif und Angebot, Fahrzeuge) • Abgestimmte Werbung Bahn-Bus • Weiterentwicklung der Fahrgastinformation (z. B. Fahrplanauskunft weiter verbreiten, Echtzeitinformation, Apps)

Kundenkontakte	<ul style="list-style-type: none"> Für den Kunden gibt es einen zentralen Ansprechpartner. 	<ul style="list-style-type: none"> Zentrales Beschwerdemanagement.
Angebotsabst. (z. B. Fahrplan, Linienführung)	<ul style="list-style-type: none"> Vernetztes System Bahn und Bus (Optimierte Wegeketten) Stärkung der Verhandlungsposition ggü. Schulträgern und Verkehrsunternehmen Optimierung kreisübergreifender Verkehre 	<ul style="list-style-type: none"> Standards für ÖPNV-Angebote entwickeln und abstimmen Gemeinsame und abgestimmte Konzepte zum Umgang mit z. B. Schulanfangs- und Endzeiten (Zumutbarkeitsgrenzen) Schleswig-Holstein-Takt Bahn-Bus Kreisübergreifende Abstimmung
Qualität	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Qualität (Einheitlichkeit, Wiedererkennbarkeit, Kundenkomfort) 	<ul style="list-style-type: none"> Vereinbarung von Mindeststandards Empfehlungen (Bausteine) für Verträge
Gemeinsame Projekte	<ul style="list-style-type: none"> Effizienter Ressourceneinsatz Gemeinsame Beauftragung Dritter Rahmenverträge 	<ul style="list-style-type: none"> Anrufbus-Konzepte Ausschreibungen/Vergaben Unterstützung bei Nahverkehrsplanung Konzepte „letzte Meile“ Echtzeitinformation SH-Tarif 2.0 Erarbeitung von Handlungsempfehlungen/Standards für z. B. Konzessionsvergaben, Förderrichtlinien, Berichtspflichten IT-Vernetzung
ÖPNV-Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> Schlagkräftige Interessensvertretung und gemeinsame Forderungen (z. B. ggü. Bund, Land und Verkehrsunternehmen) Erhöhung der Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung und dadurch gestärkte Verhandlungsposition 	<ul style="list-style-type: none"> Abgestimmte Positionen erarbeiten (z. B. Stellungnahmen zu Gesetzesänderungen, einheitliche Verhandlungsstrategien) Abgestimmter Kooperationsvertrag AT-VU (Datenlieferung) Empfehlungen (Bausteine) für Verträge
HVV-Übergang (Tarif, Auftreten, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> Niederschwelliger und kundenfreundlicher Übergang Tarifergiebigkeit sichern „Auf Augenhöhe mit dem HVV sein“ 	<ul style="list-style-type: none"> Verbund muss im HVV vertreten sein Durchlässigkeit der Tarife sicherstellen und kommunizieren

<p>Auftreten ggü. anderen Organisationen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schlagkräftigeres Auftreten ggü. den Verkehrsunternehmen und deren Verbänden • Einheitliches Auftreten ggü. Interessensverbänden (z. B. Behinderten-, Fahrgastverbänden) • Stärkere Position ggü. Fach-, Landes- und Bundespolitik 	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Abstimmung von Prioritäten/Qualitäten • Abgestimmte und damit gestärkte Interessensvertretung (z. B. bei Gesetzesänderungen, Anträgen) • Abgestimmte Position ggü. Schulbehörden
<p>Umgang mit gesetzlichen Vorgaben/ Änderungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Effizienter Einsatz von Ressourcen • Nutzung von gebündelter Fachkompetenz 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbereitung der Sachverhalte und gemeinsame Erarbeitung von Positionen • Gemeinsame Erarbeitung von Stellungnahmen und Vorlagen • Erarbeitung von Leitfäden, Handlungsempfehlungen
<p>Organisation Verkehrsverbund (siehe Tabelle 2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung der vorhandenen Strukturen (keine zusätzliche Gesellschaft) 	<ul style="list-style-type: none"> • Umwandlung der LVS in den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (nah.sh GmbH) • Anpassung der vorhandenen Gremienstruktur (u. a. Bevollmächtigung der Gesellschaftervertreter, Gremienordnung)

Notwendige Schritte zur Gründung eines Verkehrsverbundes

Gremien und Organisation	alt	neu
Name der Organisation	<ul style="list-style-type: none"> LVS 	<ul style="list-style-type: none"> Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (GmbH) nah.sh
Aufsichtsrat	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig Muss der GV empfehlen, die LVS in den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein umzuwandeln
Gesellschafterversammlung	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Wie bisher Bevollmächtigung sicherstellen bzw. verbindlicher vereinbaren Beschließt über die Umwandlung
Beirat	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig Zusammensetzung noch mal anschauen
Verkehrspolitischer Beirat	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig
Gremien des Verbundes	<ul style="list-style-type: none"> Aufgabenträgerrunde 	<ul style="list-style-type: none"> „Verbundausschuss“ (zentrales Gremium mit mehr Verbindlichkeit) Zusammenarbeit der Verbundpartner vertraglich regeln Mandatierung der Mitglieder, Stimmrechte (wie bisher, formalisiert), HVV-Kreise berücksichtigen Vertretung von Mitgliedern in Arbeitskreise Empfehlungen an AR bzw. GV möglich Zusammenarbeit vertraglich vereinbaren (Rolle HVV-Kreise, gemeinsame Ziele, Abstimmung, etc.)
Tarifausschuss SPNV	<ul style="list-style-type: none"> siehe Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> Wie bisher
Weitere beratende Gremien	<ul style="list-style-type: none"> Runder Tisch Barrierefreiheit Fahrgastbeirat 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Änderung notwendig

	<ul style="list-style-type: none"> • sonstige 	
Arbeitskreise	<p>Arbeitskreise mit anderen Institutionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • AK Kommunikation • Gemeinsamer Ausschuss SH-Tarif 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgaben neu definieren • Verankerung gemäß ÖPNVFinVO klären • Vertretung in den Arbeitskreisen vereinbaren • Bedarf an neuen Arbeitskreisen prüfen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • Je Verbund-AT jährlich 50 T€ Zuschuss, die zweckgebunden an den Verbund weitergeleitet werden, Rest komm. Mittel wie vorher • Anpassung ÖPNVFinVO
HVV-Gremien	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgabenträgerrunde • Aufsichtsrat 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Änderung, klären, wer den nah.sh-Verbund vertritt

Gremien der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH

Name	Grundlage	Zusammensetzung	Entsendung	Amtszeit	Vorsitz	Beschlüsse	Aufgabe
LVS-Aufsichtsrat	Gesellschaftsvertrag	Mitglieder natürliche Personen. Stimmberechtigte Mitglieder: zwei Vertreter des Landes, ein Vertreter der Kreise, ein Vertreter der Städte. Nicht stimmberechtigte Mitglieder (Beigeordnete, beratend): je ein Vertreter vom Städtetag und Gemeindetag. Gäste: derzeit Landkreistag und HVV	Schriftliche Erklärung an den GF. Für jedes entsendende Mitglied wird ein Vertreter benannt.	AR-Mitglieder: jeweils drei Jahre	wird vom Land SH bestimmt, Stellvertreter von den kreisfreien Städten und Kreisen	Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der stimmberechtigten. Bei Stimmgleichheit entscheidet Stimme des Vorsitzenden bzw. seines Vertreters. Beschlussfähigkeit: mind. drei stimmberechtigte Mitglieder einschl. des Vorsitzenden (ersatzweise deren Vertreter). Schriftliche Stimmabgabe ist möglich.	berät und überwacht die GF (z.B. Zustimmung zu Wirtschaftsplan, Stellenplan, Maßnahmen von grundlegender Bedeutung für die Gesellschaft)
LVS-Gesellschafterversammlung	Gesellschaftsvertrag	Mitglieder juristische Personen. Rechtliche Vertreter aller Gesellschafter (LR, BM)	Praxis: Sofern rechtlicher Vertreter (LR, BM) nicht teilnehmen kann, benennt dieser schriftlich einen Vertreter.	unbegrenzt. Je Mitglied: solange die Person ihr Amt ausübt bzw. bevollmächtigt ist.	AR-Vorsitz oder deren Vertreter	Beschlüsse mit einfacher Mehrheit. Vertretungen oder schriftliche Stimmabgabe ist möglich. Je nominell 100 DM des Stammkapitals gewähren eine Stimme (die AT haben somit jeweils 17 Stimmen, das Land hat 256 Stimmen)	Beschlüsse über (Aufgaben der Gesellschaft: Jahresabschluss/Lagebericht, Abschlussprüfer, Entlastung GF, Bestellung und Abberufung GF, Änderung des Ges. Vertrag, Änderung Stammkapital, Abtretung von Anteilen, Veränderungen der Gesellschaft deren Rechten, Grunderwerb, Arbeitsrichtlinie GF, Ergebnisverwendung und Finanzierung der Ges.)
LVS-Beirat	Gesellschaftsvertrag	bis zu 10 Mitglieder (je ein Mitglied von Verkehrs- und Umweltministerium entsendet, die weiteren Mitglieder (Fachleute) werden durch LVS-AR gewählt). Vertretungs- bzw. Ersatzregelungen wie AR	Vertreter der Ministerien per Schreiben an AR-Vorsitzenden entsendet. 8 weitere Mitglieder durch AR gewählt.	jeweils analog Amtszeit AR	wird vom Beirat inkl. Vertretung gewählt	keine	berät in Fragen des ÖPNV besonders SPNV
Verkehrspolitischer Beirat	mündlich vereinbart	jeweils ein Sprecher der Parteien und MWAVT-Vertreter	Wirtschaftsausschuss des Landtages legt Mitglieder und Vorsitzenden fest.	analog der Legislaturperiode	alternierender Wechsel gemäß den Regeln zur Entsendung von Mitgliedern in Ausschüsse.	keine	Informationsaustausch zu Fragen insbesondere des SPNV und allgemeinen ÖPNV-Themen sowie deren künftige Entwicklung.
Aufgabenträgersitzung	mündlich vereinbart	Vertreter aller Gesellschafter (i. d. R. Arbeitsebene)	nicht geregelt.	unbegrenzt	LVS, Sitzungen, die gemeinsam mit dem AK ÖPNV des LKT erfolgen werden von LVS und AK-Vorsitz bzw. Vertreter vorbereitet und durchgeführt.	keine Beschlussordnung. Es werden Meinungsbildung abgefragt. Entscheidungen über finanzwirksamen und/oder landesweiten Projekte einstimmig, falls möglich stufenweise Umsetzung.	gegenseitiger Austausch, Information über landesweite Themen, Beratung, Meinungsbild, Vorbereitung von Gremien oder Beschlüssen
Gemeinsamer Ausschuss SH-Tarif	gemäß Tarifenwendungs- und Kooperationsvertrag	6 Mitglieder (je 3 Vertreter NSH und LVS, davon jeweils 1 Mitarbeiter von NSH und LVS, Kreis, kreisfreie Stadt, EVU und Bus-VU)	nicht geregelt.	nicht geregelt	LVS und NSH im jährlichen Wechsel	qualifizierte Mehrheit von mind. 5 Stimmen.	Zustimmung zur Änderung von Sortimenten, Preisstufen, Finanzierungs- bzw. EAV-Grundsätzen sowie Anwendungsbereich.
Tarifausschuss SPNV	mündlich vereinbart	Vertreter aller SPNV-Unternehmen, LVS und NSH	nicht geregelt	unbegrenzt	LVS	keine Beschlussordnung. Es werden Meinungsbildung abgefragt. Entscheidungen über finanzwirksamen und/oder landesweiten Projekte einstimmig, falls möglich stufenweise Umsetzung.	gegenseitiger Austausch, Abstimmung über spezielle Regelungen die SPNV-Unternehmen betreffend, Beratung, Meinungsbild, Vorbereitung von Gremien oder Beschlüssen
Arbeitskreis Kommunikation	mündlich vereinbart	5 Mitglieder für die AT, 5 Mitglieder für die VU	nicht geregelt	unbegrenzt	LVS	Keine Beschlüsse, nur Empfehlungen.	Begleitung der landesweiten Kommunikationsmaßnahmen und Weiterentwicklung CD und Marke.



Mitteilungsvorlage		Vorlage-Nr:	VO/2013/054
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		Status:	öffentlich
Mitwirkend:		Datum:	21.08.2013
		Ansprechpartner/in:	Breuer, Volker
		Bearbeiter/in:	Malte Nevermann
		Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Anpassung des VRK-Vertrages			
Beratungsfolge:			
Status	Gremium	Zuständigkeit	
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme	

Finanzielle Auswirkungen:

keine

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

Seit Mai 1998 gibt es den Verkehrsverbund Region Kiel (VRK). Mit der Gründung des VRK und der Neuordnung des Liniennetzes wurden seinerzeit weitreichende Verbesserungen im ÖPNV erzielt. Es wurden die Verknüpfung und Linienführung von Stadtlinien und Regionallinien deutlich optimiert und dadurch zugleich die Umsteigehäufigkeit minimiert. Auf Seiten des Tarifsystems wurde durch die Verbundgründung eine einheitliche und transparente Tarifgestaltung für Bus, Bahn und Schiff ermöglicht.

Durch die Angebotsverbesserungen und die Durchtarifierung entstanden den Verkehrsunternehmen im VRK Mindereinnahmen, die von den Aufgabenträgern ausgeglichen werden.

In einem Vertrag haben die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger geregelt, wie genau die Beziehungen zwischen Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften im Hinblick auf Tarifgestaltung und Bedienungsangebot sowie deren Finanzierung geregelt ist. Weiterführende Verbundstrukturen gab es bis auf eine Geschäftsstelle mit ein bzw. zwei Personen nicht.

Die Einführung des landesweiten Schleswig-Holstein-Tarifs im Jahr 2005 und die damit einhergehenden Veränderungen bei der Tarifgestaltung und der Abrechnung der Fahreinnahmen führte seitens der Verkehrsunternehmen zu einem veränderten Bedarf an der VRK-Geschäftsstelle. In der Summe der Veränderungen wurde die VRK-Geschäftsstelle in ihrer bisherigen Form aufgelöst.

Vor dem Hintergrund der Überlegungen für einen landesweiten Verkehrsverbund wird von allen VRK-Vertragspartnern betont, dass der Fortbestand des VRK gewünscht ist, um insbesondere die regionalen Aufgaben gemeinsam lösen zu können. Die aktuelle Aufgabenteilung wurde im VRK-Vertrag festgehalten.

Die Partner im VRK sind sich jedoch einig, dass der aktualisierte VRK-Vertrag nur eine Übergangslösung darstellt. Ziel ist es, in den nächsten Jahren den VRK-Vertrag insbesondere hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV im VRK-Gebiet EU-konform zu überprüfen und anzupassen. Außerdem wird die Gründung eines landesweiten Verkehrsverbundes Auswirkungen auf die Aufgabenstrukturen der Aufgabenträger sowie auf das Verhältnis zu den Verkehrsunternehmen haben.

Aus heutiger Sicht wird mittelfristig ein neuer VRK-Vertrag abzuschließen sein.

Anlage/n:

Aktualisierter VRK-Vertrag

**Neufassung des „V R K“ - V e r t r a g e s vom 11./13.05.1998 und Mai/Juni 2001
mit Änderungen vom Oktober 2002, März 2003 und Mai/August 2005**

Präambel

Am 28.03.1991 haben der damalige Verband Kieler Umland, die Kieler Verkehrs Aktiengesellschaft in Kiel, die Autokraft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Kiel, die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion Hamburg, und die Verkehrsbetriebe Kreis Plön, Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Plön einen Vertrag zur Verlängerung der 2. Stufe der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft Kieler Umland mit einer Laufzeit vom 01. Januar 1991 bis zum 31. Dezember 1994 geschlossen. Dieser Vertrag ist durch drei Ergänzungsverträge bis zum 31.12.1997 verlängert worden.

Nach § 2 Abs. 2 des am 01.01.1996 in Kraft getretenen Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte. Aufgabenträger des schienengebundenen Nahverkehrs ist das Land Schleswig-Holstein. Nach § 3 Abs. 1 und Abs. 3 ÖPNVG haben die Aufgabenträger aus verkehrlichen, wirtschaftlichen, regional-planerischen und ökologischen Gründen zusammenzuarbeiten und darauf hinzuwirken, dass auch die Verkehrsunternehmen im Interesse eines einheitlichen ÖPNV-Angebotes zusammenarbeiten.

Auch unter Berücksichtigung dieser Vorgaben haben die Kieler Verkehrs Aktiengesellschaft, die Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH, die Autokraft GmbH und die Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH am 20.12.1996 einen Vertrag zur Bildung einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts mit dem Ziel geschlossen, die Nutzung und die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel zu steigern und dazu die Verkehre der Vertragspartner im Verkehrsgebiet so zu organisieren, dass die Verkehrsbedienung verbessert und die Wirtschaftlichkeit ihrer Betriebe erhöht wird.

Weiterhin haben die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön und der Kreis Rendsburg-Eckernförde unter dem 13.01./29.01./10.02.1997 eine schriftliche Vereinbarung mit dem Ziel getroffen, die Belange der Aufgabenträger abgestimmt und gemeinsam in der Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen wahrzunehmen. Diese Vereinbarung ist am 01.01.1997 in Kraft getreten.

Anknüpfend an die vorgenannten vertraglichen Regelungen und an die Zielsetzungen gemäß § 3 Abs. 1 und Abs. 3 ÖPNVG ist als Grundlage für den Verkehrsverbund Region Kiel - "VRK" - zwischen der Landeshauptstadt Kiel, den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde, der Autokraft GmbH, der Kieler Verkehrs-AG, der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH, der Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH und der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH im Mai 1998 der „VRK“-Vertrag geschlossen worden, der am 01.01.1998 in Kraft getreten ist.

Seither sind in Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen verschiedene Änderungen dieses Vertrages erfolgt:

- Ergänzungsvertrag aufgrund der Neuaufnahme von Verkehren durch die Nord-Ostsee-Bahn GmbH zum 05.11.2000,
- Neufassung des Vertrages im Mai/Juni 2001 mit Anpassung der Beträge der Ausgleichszahlungen,
- Änderungsvertrag vom März/April 2004,
- Neufassung des Vertrages vom Mai/August 2005 (rückwirkend zum 01.01.2005) aufgrund der Einführung des SH-Tarifbeschlusses,
- Übernahme der Vereinbarung vom 13.01./29.01./10.02.1997 über die Zusammenarbeit der Aufgabenträger im ÖPNV als Regelungsinhalt in diesen Vertrag (§ 9).

Eine erneute Überarbeitung des Vertrages wird nunmehr notwendig, weil gegenüber der letzten Vertrags-Neufassung im Jahre 2005 Änderungen in der Zusammensetzung der Vertragspartner, im Bereich der Ausgleichsleistungen und im organisatorischen Bereich erfolgt sind. So haben die VRK-Gebietskörperschaften mit Wirkung vom 01.01.2013 zusätzlich einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich des ÖPNV geschlossen. Damit einher ging auch eine Transformation der bisherigen VRK-Geschäftsstelle in eine nurmehr von den Gebietskörperschaften getragene und für diese tätige Einrichtung. Auch die Bemühungen des Landes Schleswig-Holstein, die landesweite Tarifgemeinschaft zu einem Verkehrsverbund für das gesamte Land weiterzuentwickeln, ziehen die Notwendigkeit der Neupositionierung des VRK nach sich. Die Verbundpartner haben sich übereinstimmend zum Fortbestand des VRK auch unter diesen veränderten Rahmenbedingungen bekannt, da sie für das Verbundgebiet angesichts seiner intensiven Verkehrsverflechtungen eine Planungs-

und Organisationsgemeinschaft weiter für erforderlich halten. Dieser Position wird mit der Fortführung des Vertragsverhältnisses – in der angepassten, hier vorliegenden Fassung – Ausdruck verliehen.

Dementsprechend dient dieser Vertrag dazu, die Finanzierung für den VRK fortzuschreiben und die Koordinierung zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im Bereich Kiel / Plön / Rendsburg-Eckernförde zu gewährleisten, ergänzend zu den Regelungen im Tarifierungs- und Kooperationsvertrag Schleswig-Holstein-Tarif und möglichen weiteren Verbundregelungen auf Landesebene.

§ 1

Vertragsgegenstand

- (1) Dieser Vertrag regelt die Beziehungen zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften als Aufgabenträger sowie den beteiligten Verkehrsunternehmen im Hinblick auf Tarifgestaltung und Bedienungsangebot im Verkehrsgebiet sowie deren Finanzierung. Gegebenenfalls bestehende Regelungen aus anderen Verträgen zwischen einzelnen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern bleiben hiervon unberührt.
- (2) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass in fortzusetzender Auswertung der Praxis aufgrund dieses Vertrages weitergehende rechtliche und organisatorische Ausgestaltungen der Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen unter Wahrung der Abgrenzung zwischen Besteller-Ebene und Ersteller-Ebene erreicht werden sollen.

§ 2

Verkehrsgebiet

- (1) Das Verkehrsgebiet besteht mit Inkrafttreten dieses Vertrages aus der Landeshauptstadt Kiel, dem Kreis Plön und Teilbereichen des Kreises Rendsburg-Eckernförde. Die Abgrenzung des Verkehrsgebietes ergibt sich aus der Anlage 1, die Bestandteil dieses Vertrages ist.
- (2) Durch entsprechende Ergänzungsvereinbarungen können weitere Verkehrsunternehmen Partner dieses Vertrages werden. Solche weiteren Verkehrsunternehmen

sind durch Ergänzungsvereinbarungen aufzunehmen, wenn sie von einem der beteiligten Aufgabenträger mit der Erbringung von Verkehrsleistungen beauftragt werden.

§ 3

Tarifsystem, Fahrausweisangebot, Fahrplanprogramm

- (1) Seit Einführung des Landesweiten Tarifs gilt für das in § 2 Abs. 1 genannte Verkehrsgebiet auch dieser Tarif. Das Fahrausweisangebot ergibt sich aus der Anlage 2 mit Differenzierung nach den landesweit und regional nur im VRK maßgeblichen Fahrausweisangeboten.
- (2) Es gilt der jeweils aktuelle, in den einschlägigen Medien veröffentlichte VRK-Tarifzonenplan.
- (3) Die hierfür maßgeblichen Tarife, jeweils bezogen auf das Fahrkartenangebot, ergeben sich aus der jeweils gültigen Preistafel zu den Tarif- und Beförderungsbestimmungen im SH-Tarif (dort Anlage 6).
- (4) Das für das Verkehrsgebiet maßgebliche Liniennetz mit dem darauf beruhenden Fahrplanprogramm ergibt sich aus den jeweils aktuell genehmigten Fahrplänen.
- (5) Entfällt.
- (6) a) Änderungen im Sinne der vorgenannten Absätze 1 bis 4 mit Auswirkungen auf die Finanzierung gemäß § 5 können einvernehmlich vorgenommen werden. Das Einvernehmen hierzu darf nicht versagt werden, wenn die Änderung aus wesentlichen wirtschaftlichen Gründen für ein beteiligtes Verkehrsunternehmen erforderlich ist. Für die diesbezügliche Bewertung sind die Regelungen aus dem Tarifanwendungs- und Kooperationsvertrag Schleswig-Holstein-Tarif, dort § 10 Abs. 1 Satz 3 f entsprechend heranzuziehen.

b) Im Zuge der fortlaufenden Bearbeitung können die Verkehrsunternehmen Änderungen des Bedienungsangebotes gemäß Abs. 4 vornehmen, soweit sich im Ergebnis keine maßgebliche Verschlechterung des bestehenden Angebotes insgesamt ergibt. Im Falle solcher Änderungen sind die Vertragspartner jeweils

rechtzeitig vorher zu unterrichten.

c) entfällt.

(7) Das vorstehende Verkehrsangebot steht in Übereinstimmung mit den im landesweiten Nahverkehrsplan und in den Nahverkehrsplänen der drei beteiligten Gebietskörperschaften verankerten Zielsetzungen.

§ 4

VRK-unabhängige finanzielle Leistungen der Aufgabenträger

Die von den beteiligten Gebietskörperschaften bisher für das bestehende ÖPNV-Angebot in ihrem Bereich gewährten finanziellen Leistungen außerhalb der Leistungen für die frühere Tarif- und Verkehrsgemeinschaft Kieler Umland bleiben von diesem Vertrag unberührt.

§ 5

Fortführung finanzieller Leistungen für den VRK im bisherigen Bestand

(1) Zur Finanzierung des in § 3 genannten Tarifangebotes zahlen die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Plön und der Kreis Rendsburg-Eckernförde an die im VRK vertretenen ÖPNV-Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen für tarifliche Mindereinnahmen, die aus den vor der Gründung des VRK bestehenden Gemeinschaftstarifen im Verkehrsgebiet gemäß § 2 Abs. 1 und aus der Einführung des gemeinsamen VRK-Tarifresultieren. Die Höhe dieser Leistungen beträgt insgesamt 1.584.999,35 Euro pro Jahr. Der vorgenannte Betrag wird regelmäßig auf der Grundlage der Abrechnungsdaten aus dem Landesweiten Tarif gemeinsam durch die Vertragspartner im Hinblick auf eine reduzierende Anpassung überprüft.

(2) Die sich aus Abs. 1 ergebenden finanziellen Aufwendungen werden unter den beteiligten Gebietskörperschaften wie folgt aufgeteilt:

Landeshauptstadt Kiel:	39,37%
Kreis Plön:	43,58%
Kreis Rendsburg-Eckernförde:	17,05%

Diese Aufteilung wird auf der Grundlage der Abrechnungsdaten aus dem Landesweiten Tarif regelmäßig gemeinsam durch die drei genannten Gebietskörperschaften im Hinblick auf den Bedarf einer Anpassung überprüft.

(3) Das Land Schleswig-Holstein leistete bis 2010 Ausgleichszahlungen für VRK-Mindereinnahmen in Höhe von 130.000 Euro jährlich, was dem rechnerisch auf den SPNV entfallenden Anteil aller VRK-Mindereinnahmen entsprach. Seither werden nach Auskunft der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH im Rahmen des Wettbewerbs im SPNV von den Bietern Angebote wirksam, die eventuelle Mindereinnahmen einpreisen, so dass keine eigenständigen dementsprechenden Ausgleichsleistungen im SPNV mehr erforderlich sind. Zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Vertrages ist noch das „Netz Mitte“, das innerhalb des VRK die Strecke Kiel – Bordesholm umfasst, nicht in diese Regelung einbezogen, so dass noch Ausgleichszahlungen in Höhe von jährlich 50.000 Euro erfolgen. Mit Wirksamwerden der Neuvergabe dieses Teilnetzes – Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 – wird das Land Schleswig-Holstein seine Ausgleichszahlungen einstellen.

(4) Entfällt.

§ 6

Entfällt.

§ 7

Entfällt.

§ 8

Zahlungsverfahren

Die Zahlungen der VRK-Gebietskörperschaften an die sich aus den Regelungen zum Landesweiten Tarif ergebende Verrechnungsstelle erfolgen jeweils zum Quartalsende (31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember) in Höhe eines Viertels der Jahressumme. Die Zahlungen des Landes erfolgen jährlich in einer Summe nach dem für Landeszuwendungen gültigen Bewilligungs- und Auszahlungsverfahren.

§ 9**Zusammenarbeit zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern**

- (1) Zusätzlich zu den sich aus diesem Vertrag ergebenden Regelungen werden zur Abstimmung der ÖPNV-Aufgabenträger untereinander die Regelungen gemäß Abs. 2 bis Abs. 4 getroffen.
- (2) Für die durch das Verkehrsgebiet bestimmte Region nehmen die Partner nach vorheriger Abstimmung untereinander die Aufgaben gemäß § 2 Abs. 2 des ÖPNVG wahr. Auch bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen im Bereich des Verkehrsgebietes, die Auswirkungen auf die Verkehrsbedienung im ÖPNV haben können, sind abzustimmen.
- (3) Gegenüber dem Land Schleswig-Holstein werden die Belange des ÖPNV im Bereich des Verkehrsgebietes gemäß § 2 ebenfalls gemeinsam nach vorheriger Abstimmung untereinander wahrgenommen.
- (4) Für die Abstimmung bei den vorgenannten Aufgaben wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die aus jeweils 2 Vertretern der Landeshauptstadt Kiel, des Kreises Plön und des Kreises Rendsburg-Eckernförde zzgl. des Mitarbeiters im aus der ehemaligen VRK-Geschäftsstelle hervorgegangenen „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ besteht. Diese Arbeitsgruppe erarbeitet gemeinsam die erforderlichen Vorschläge für Beschlussfassungen in den zuständigen Gremien der Partner.
- (5) Entfällt.
- (6) Auf der Grundlage von § 19 a des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit haben die Gebietskörperschaften mit Wirkung vom 01.01.2013 ihre Zusammenarbeit im Hinblick auf die Belange des ÖPNV erweitert und intensiviert. Hierzu wurde zwischen der Landeshauptstadt Kiel und den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich des ÖPNV abgeschlossen.
- (7) Aus der Regelung dieses Paragraphen ergeben sich keine Verpflichtungen für die Verkehrsunternehmen.

§ 10

Arbeitsgruppe zur Koordinierung im VRK

- (1) Zur Koordinierung der Belange der beteiligten Verkehrsunternehmen einerseits und der beteiligten Aufgabenträger andererseits wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich mindestens aus je einem Vertreter jedes Vertragspartners zzgl. des Mitarbeiters im aus der ehemaligen VRK-Geschäftsstelle hervorgegangenen „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ zusammensetzt. Das Land Schleswig-Holstein kann einen Gast in diese Arbeitsgruppe entsenden.
- (2) Die Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 kann Teil-Arbeitsgruppen für die Bearbeitung einzelner Themenbereiche bilden.
- (3) Die bisherige VRK-Geschäftsstelle wird gemäß einer von allen Vertragspartnern in der Sitzung der Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 am 11.12.2012 bestätigten Übereinkunft in der bestehenden Form nicht weitergeführt. Die dort bisher tätige Arbeitskraft ist zukünftig im „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ (RKZ) als gemeinsamer Einrichtung der Gebietskörperschaften tätig und dort weiterhin mit den Aufgaben mit Gebietskörperschaften-Bezug gemäß Anlage 8 betraut. Zudem erfolgt dessen Teilnahme an den Sitzungen der Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 und durch diese eine Inanspruchnahme für die Dienstleistungen mit unmittelbarem Bezug zu diesen Sitzungen. Die Aufgaben mit Unternehmensbezug gemäß Anlage 8 werden durch die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH oder die Verkehrsunternehmen wahrgenommen. Es obliegt den Verkehrsunternehmen und der NSH, eine Übereinkunft zur detaillierten Aufgabenverteilung zu treffen (vgl. Anlage 8).
- (4) Über die Anlage 8 hinausgehende weitere Arbeitsaufträge können von der Arbeitsgruppe gemäß Abs. 1 und von den Teil-Arbeitsgruppen gemäß Abs. 2 einvernehmlich an einzelne Vertragspartner oder an das RKZ erteilt werden.
- (5) Die Vorgaben für die Verteilung der Aufgaben der bisherigen Geschäftsstelle sowie das Abrechnungsverfahren für die mit deren Wahrnehmung verbundenen Aufwendungen (Personal- und Sachaufwand) ergeben sich aus der Anlage 8.

§ 11

Entfällt.

§ 12**Vertragsänderungen, Schiedsstellenverfahren und Gerichtsstand**

- (1) Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform. Sollten Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein, verpflichten sich die Vertragspartner, den Vertrag so zu ändern, dass der gewollte Zweck in rechtlich zulässiger Weise erreicht wird.
- (2) Bei Streitigkeiten aus diesem Vertrag, welche die Vertragspartner nicht ausräumen können, ist zunächst eine Schiedsstelle um Vermittlung zu ersuchen. Dazu einigen sich die Vertragspartner im konkreten Fall auf die Besetzung dieser Schiedsstelle unter Berücksichtigung des jeweiligen Streitgegenstandes.
- (3) Gerichtsstand ist Kiel.

§ 13**Inkrafttreten, Laufzeit, Kündigung**

- (1) Dieser Vertrag tritt rückwirkend am 01.01.2013 in Kraft.
- (2) Der Vertrag hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2015. Er verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn er nicht 6 Monate vorher gekündigt wird.
- (3) Entfällt.
- (4) Entfällt.
- (5) Die Kündigung eines Vertragspartners führt nicht zur Beendigung des Vertrages, wenn die Folgen einer solchen Kündigung die Zweckerreichung dieses Vertrages nicht in Frage stellen und wenn die verbleibenden Vertragspartner für das nach Wirksamwerden der Kündigung folgende Betriebsjahr eine Vertragsanpassung mit Finanzierungsregelung treffen.

(6) Unabhängig von den Bestimmungen in Absatz 2 verpflichten sich die Beteiligten, über weiterführende vertragliche Regelungen mit der Zielsetzung gemäß § 1 Abs. 2 zu verhandeln.

§ 14

Entfällt.

Kiel, den
Landeshauptstadt Kiel

.....
Oberbürgermeisterin

Plön, den
Kreis Plön

.....
Landrätin

Rendsburg, den
Kreis Rendsburg-Eckernförde

.....
Landrat

Kiel, den
Unternehmen des VRK

.....
Kieler Verkehrsgesellschaft mbH

.....
Schlepp- u. Fährgesellschaft Kiel mbH

.....
Autokraft GmbH

.....
Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

.....
DB Regio AG Regionalbahn Schleswig Holstein

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1: VRK-Verkehrsgebiet

Anlage 2: Fahrausweisangebot

Anlage 3: Entfällt

Anlage 4: Entfällt

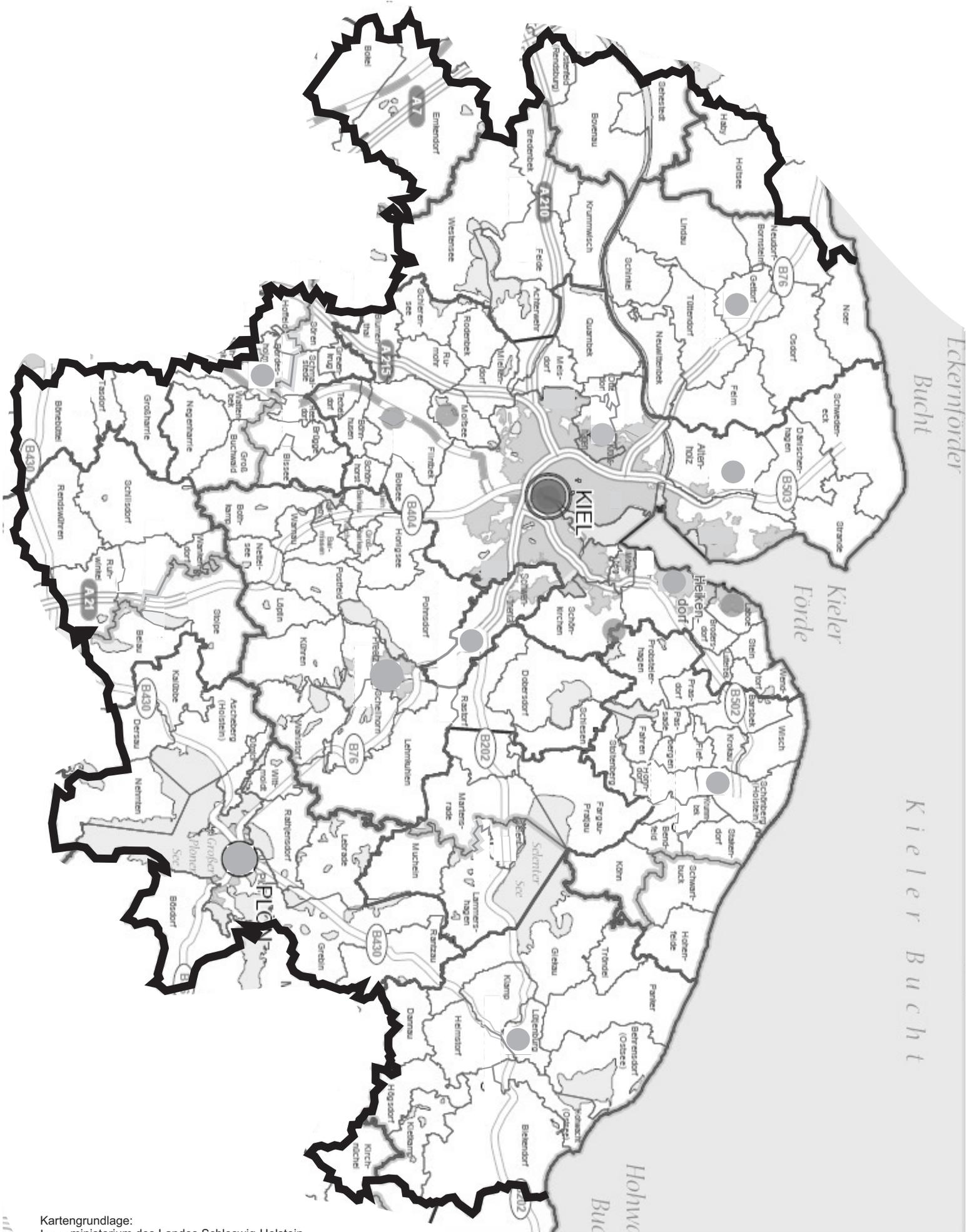
Anlage 5: Entfällt

Anlage 6: Entfällt

Anlage 7: Entfällt

Anlage 8: Nachfolgeregelung zu Organisation und Aufgaben der bisherigen VRK-Geschäftsstelle

Anlage 1: VRK-Verkehrsgebiet



Kartengrundlage:
Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein,
Abt. Landesplanung und Vermessungswesen

Anlage 2:**Fahrausweisangebot:****Kernsortiment im SH-Tarif:**

Einzelfahrschein Erwachsener

Einzelfahrschein Erwachsener SH-Card/BahnCard (nicht im Binnenverkehr Kiel und unmittelbar angrenzenden Tarifzonen)

Einzelfahrschein Kind (6 bis unter 15 Jahre)

Einzelfahrschein Kind (6 bis unter 15 Jahre) SH-Card/BahnCard (nicht im Binnenverkehr Kiel und unmittelbar angrenzenden Tarifzonen)

Tageskarte (1 Person)

Kleingruppenkarte (5 Personen)

Wochenkarte

Monatskarte

Monatskarte im 12er Abonnement

Schülerwochenkarte

Schülermonatskarte

Schülermonatskarte im 12er Abonnement

Fahrradtageskarte

Folgende Fahrscheine sind auch in der 1. Klasse im SPNV erhältlich:

Einzelfahrschein Erwachsener

Einzelfahrschein Erwachsener SH-Card/BahnCard (nicht im Binnenverkehr Kiel und unmittelbar angrenzenden Tarifzonen)

Einzelfahrschein Kind (6 bis unter 15 Jahre)

Einzelfahrschein Kind (6 bis unter 15 Jahre) SH-Card/BahnCard (nicht im Binnenverkehr Kiel und unmittelbar angrenzenden Tarifzonen)

Tageskarte (1 Person)

Wochenkarte

Monatskarte

Monatskarte im 12er Abonnement

Die SH-Card gilt als Rabattkarte für Einzelfahrscheine.

Regionale Sonderangebote:

Kurzstreckenfahrchein Erwachsener (Kiel)

Kurzstreckenfahrchein Kind (Kiel)

Mehrfahrtenkarte (6 Fahrten) Erwachsener (im SPNV nur im Binnenverkehr Kiel und unmittelbar angrenzenden Tarifzonen)

Mehrfahrtenkarte (6 Fahrten) Kind (im SPNV nur im Binnenverkehr Kiel und unmittelbar angrenzenden Tarifzonen)

Gruppentarif VRK (nicht im Binnenverkehr der Zone 4000; ansonsten 10 bis 19 bzw. ab 20 Personen; Sonderregelungen Schifffahrt und SPNV)

Fahrradeinzelkarte (nur im Bus- und Fährverkehr bis einschließlich Preisstufe 3)

Fahrradwochen- und Fahrradmonatskarte (als Haustarifangebot der SFK)

Semesterticket (in Kiel und unmittelbar angrenzenden Tarifzonen)

Hotel-Ticket (in Kiel)

Anlage 8 (gültig ab 2013)

Nachfolgeregelung zu Organisation und Aufgaben der bisherigen VRK-Geschäftsstelle

1. Allgemein

Mit Wirkung ab dem 01.01.2013 wird die VRK-Geschäftsstelle in ihrer bisherigen Form aufgelöst. Sowohl die Gebietskörperschaften als auch die Verkehrsunternehmen haben neue Voraussetzungen für eine Nachfolgeregelung gestaltet.

Mit dieser Nachfolgeregelung wird dokumentiert, dass die bisher bestehende gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen auch in Zukunft fortgesetzt wird.

2. RKZ der Gebietskörperschaften im VRK

Die VRK-Gebietskörperschaften haben eine gemeinsame Einrichtung mit dem Namen „Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV“ (RKZ) geschaffen.

Gemäß dem öffentlich rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV der VRK-Gebietskörperschaften vom 01.01.2013 wird der bisherige Mitarbeiter der VRK-Geschäftsstelle im RKZ weiterbeschäftigt. Seine Anstellung erfolgt bei der Landeshauptstadt Kiel. Die Personalkosten dieser Stelle werden auf die für eine Stelle gemäß Entgeltgruppe 10 TVöD maßgeblichen Kosten begrenzt.

Die Sach- und Personalkosten des RKZ tragen ausschließlich die Gebietskörperschaften. 75% der Personalkosten werden in unveränderter Fortführung der für die bisherige Geschäftsstelle geltenden Regelung zu gleichen Teilen unter den Gebietskörperschaften aufgeteilt. In diesem Rahmen erfolgt die Wahrnehmung der im nächsten Absatz dargestellten Aufgaben. Für darüber hinausgehende Personalkosten und für die Sachkosten gelten die Regelungen im öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV. Sofern vereinbarungsgemäße Tätigkeiten des RKZ im Unternehmensinteresse Sachkosten nach sich ziehen, kann mit den Verkehrsunternehmen deren Beteiligung an der Übernahme dieser Kosten vereinbart werden.

Durch das RKZ werden folgende Aufgaben für die Gebietskörperschaften wahrgenommen:

Abstimmung mit den Verbund-Unternehmen:

- Abstimmungsprozesse der Gebietskörperschaften mit den Verkehrsunternehmen allgemein (Fahrplan, Tarif, Liniennetz),
- Überprüfung von Änderungen in der Bedienung gem. § 3 (6) VRK-Vertrag,
- Fortschreibung des VRK-Vertrages bei Bedarf.

Vertretung nach außen bzw. Wahrnehmung von gemeinsamen Belangen:

- Wahrnehmung der Belange der Gebietskörperschaften gegenüber bzw. Koordination/Abstimmung mit:
 - ⇒ landesweiten Institutionen, insbesondere Land, LVS, NSH, landesweiter Verbundinstitution,
 - ⇒ benachbarten Räumen oder Gebietskörperschaften (HVV, Kreise, Kommunen),
 - ⇒ Planungsträgern,
- Vertretung der Gebietskörperschaften in Verbänden, Gremien und Arbeitskreisen zum Bereich SPNV/ÖPNV,
- Stellungnahmen zu Konzessions- und Tarifanträgen im Rahmen der Anhörung von Gebietskörperschaften,
- Stellungnahmen zu RNVPen/LNVP für die Gebietskörperschaften,

- Mitwirkung an gemeinsamen Vertragsangelegenheiten der Gebietskörperschaften (mit Außenwirkung),
- Erarbeitung von Argumentationshilfen für politische Gremien,
- Pressearbeit für Gebietskörperschaften-Angelegenheiten (bei Bedarf).

Finanzierungswesen:

- Finanzcontrolling der Ausgleichsleistungen und der Abrechnung im SH-Tarif, soweit die Belange der Gebietskörperschaften berührt sind,
- Mitwirkung am kommunalisierten Finanzierungswesen des ÖPNV (Verfahrensfragen, Vertragsfragen, Verwaltung und Controlling),
- Abrechnung gemeinsamer Aufwendungen im VRK, sofern nicht über den öffentlich-rechtlichen Vertrag zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV geregelt.

Innenverhältnis Gebietskörperschaften:

- Vor- und Nachbereitung von Gebietskörperschaften-Sitzungen,
- Mitwirkung an organisatorischen Weiterentwicklungen im Bereich der Gebietskörperschaften im Verbund,
- Mitwirkung an ÖPNV-bezogenen internen Vertragsangelegenheiten.

Sonstiges:

- Vor- und Nachbereitung der VRK-Sitzungen,
- Entwicklung von Anforderungen an RNVPe, Mitwirkung an deren Erarbeitung, auch im Falle eines gemeinsamen RNVP,
- Fachliche Begleitung von Gutachten und Studien für die Gebietskörperschaften,
- Arbeitsaufträge aus Arbeitsgruppen.

3. Verkehrsunternehmen im VRK

Die Aufgaben mit Unternehmensbezug, die bisher durch die VRK-Geschäftsstelle wahrgenommen wurden, werden nun von den VRK-Unternehmen selbst erbracht. Ein Teil dieser Aufgaben wird an die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) oder einzelne VRK-Unternehmen untervergeben.

Die Verkehrsunternehmen sehen in den Bereichen Tarif, Erlösabrechnung und Finanzierung die Zuständigkeit weiterhin bei einer zentralen Stelle und haben diese deshalb an NSH übergeben. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Aufgaben:

- Verwaltung bestehender und neuer besonderer VRK-Tarifangebote hinsichtlich Tarifbestimmungen, Preisbildung, Vertragsverhandlungen,
- Abrechnung der besonderen VRK-Tarifangebote,
- Verwaltung von Zuwendungen der Gebietskörperschaften,
- Öffentlichkeitsarbeit für VRK-Tarifthemen.

Die Vertragsverhandlung und die Kommunikation im Zusammenhang mit dem Semesterticket Kiel liegen bei der KVG. Die Abrechnung des Semestertickets wird wiederum von der NSH durchgeführt.

Alle weiteren Aufgaben, wie z.B. Erstellung Fahrplanbuch oder Einführung Vordereinstieg, fallen künftig in die Zuständigkeit der Arbeitsgruppe der Verkehrsunternehmen. Hierfür werden im Bedarfsfall Unterarbeitsgruppen aus Vertretern der Verkehrsunternehmen gebildet.

Bei den Aufgaben, die die NSH durchführt, handelt es sich um eine spezielle Dienstleistung für die Verkehrsunternehmen im VRK, die von diesen gesondert vergütet wird. Die Vergütung ist in einer separaten Vereinbarung zwischen den Verkehrsunternehmen geregelt.



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr: VO/2013/064 Status: öffentlich Datum: 29.08.2013 Ansprechpartner/in: Breuer, Volker Bearbeiter/in: Gabriele Bock	
Federführend: FD 5.3 Regionalentwicklung, Schul- und Kulturwesen		
Mitwirkend:	Die Begründung der Nichtöffentlichkeit entnehmen sie bitte dem Sachverhalt.	
Erfahrungsbericht über die Einführung des "Bildungstarifs"		
Beratungsfolge:		
Status	Gremium	Zuständigkeit
	Regionalentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen:

ja

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

entfällt

2. Sachverhalt:

Zum Beginn des Schuljahres 2013/2014 wurde der „Bildungstarif“ eingeführt.

Die ersten verwaltungsseitigen Erfahrungen zeigen, dass das Verfahren zur Erlangung der Vergünstigungen von hier nachfragenden Eltern als aufwendig und zu kompliziert angesehen wird. Es wurde außerdem die geringe Anzahl von Verkaufsstellen, insbesondere im südwestlichen Kreisgebiet, bemängelt. Eine größere Nachfrage gab es bezüglich einer Verkaufsstelle in Neumünster. Bei den mobilen Verkaufsstellen wurden die Verkaufszeiten kritisiert, deren Inanspruchnahme durch berufstätige Eltern nicht möglich war.

Viele Nachfragen bezogen sich auch auf die Möglichkeit, bei Bezug eines Schülerjahresabonnements die Vergünstigung zu erhalten. Eine Aussage hierzu wurde im Kreistagsbeschluss nicht getätigt. Verwaltungsseitig wird davon ausgegangen, dass für diese Fahrkarten ebenso wie bei den Schülermonatskarten die zwanzigprozentige Ermäßigung in Anspruch genommen werden kann. Zugrunde zu legen wären hier analog zum Kreistagsbeschluss die tatsächlichen Kosten des Schülerjahresabonnements.

Es wurden im Juli und August insgesamt 186 Fahrkarten bei den Firmen Autokraft und Stadtverkehr Eckernförde verkauft, bei der Firma Stadtverkehr Rendsburg wurden insgesamt 116 Fahrkarten erworben. Die Verkaufszahlen der Firma Rope-

Reisen liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor.

Anlage/n:

- **Aufstellung Bildungstarifverkäufe Stand 04.09.2013**

Bildungstarif-Verkäufe

(Stand 04.09.2013)

Verkaufsstelle	Datum	Anzahl Verkäufe	Rabatt je Auslesetag	Rabatt je Verkaufsstelle
Schule Altenholz	05.-07.08.2013	0	0,00 €	
	28.-29.08.2013	0	0,00 €	0,00 €
Schule Gettorf	05.-07.08.2013	6	34,68 €	
	28.-29.08.2013	5	34,30 €	68,98 €
Schule Kronshagen	05.-07.08.2013	0	0,00 €	
	28.-29.08.2013	1	25,26 €	25,26 €
Schule Hohenwestedt	12.-14.08.2013	0	0,00 €	
	28.-29.08.2013	1	11,92 €	11,92 €
Schule Nortorf	12.-14.08.2013	0	0,00 €	
	28.-29.08.2013	4	39,32 €	39,32 €
AK Kiel	im Juli	5	50,92 €	
	im August	86	952,36 €	1.003,28 €
AK Rendsburg	im August	12	144,34 €	144,34 €
Stadtverk. Eck	im August	66	722,62 €	722,62 €
Summen		186	2.015,72 €	

Angaben der Firma Fuhrkraft vom 4.9.2013