

Letter of Intent

„ÖPNV neu denken - PLUS“

zwischen den Gesellschaftern der OstalbMobil GmbH,

deren Geschäftsstelle

und

dem Aufgabenträger Ostalbkreis

Vorbemerkung

Vor vier Jahren machten sich die ÖPNV-Partner im Ostalbkreis auf dem Weg um durch den Prozess „ÖPNV neu denken“ einen echten Mehrwert für die 22 Millionen alljährlichen Fahrgäste zu bilden. Vieles wurde erreicht, manches hat sich zwischenzeitlich erledigt, einiges blieb liegen. Insgesamt wurden die vielfältigen Herausforderungen (Pandemie, Energiekrise etc.) gut gemeistert.

Um die Zusammenarbeit der tragenden Akteure (Unternehmerschaft, Aufgabenträger, Verbund) weiterhin bestmöglich zu gestalten bedarf es konkreter, anknüpfender Übereinkünfte, die das gemeinsame Wirken mit- und untereinander regeln. Alle beteiligten Partner zeigen sich darüber einig, dass es –auch aufgrund der sich in den vergangenen Jahren massiv geänderten Rahmenbedingungen und Erwartungen- Vereinbarungen bedarf, die den ÖPNV in den kommenden Jahren weiterhin leistungsfähig und verlässlich aufstellen werden. Ziel ist es, allen ÖPNV-Partnern gleichermaßen eine langfristige Planungsperspektive zu ermöglichen.

Ein zentraler Aspekt ist zudem der breit getragene Wunsch nach erheblicher Komplexitätsreduzierung in wesentlichen Arbeitsfeldern des ÖPNV-Systems im Ostalbkreis, insbesondere der Abrechnung. Es bedarf hierbei gemeinsam getragener Anstrengungen zu signifikanten Vereinfachungen.

Durch Zeichnung dieses „Letter of Intent“ entfaltet sich dabei keine unmittelbare Rechtsverpflichtung der Partner unter- und gegeneinander.

ÖPNV-Grundstruktur und Finanzierung

Der Aufgabenträger Ostalbkreis ist bereit, der Unternehmerschaft in Bezug auf das grundsätzliche, derzeit praktizierte Geschäftsmodell und der Finanzierungsstruktur des ÖPNV im Ostalbkreis festzuhalten, sofern diese fortentwickelt wird und Bewegung in beide Richtungen (auch Absenkung der Ausgleichsleistung) ermöglicht.

Somit wird der ÖPNV im Ostalbkreis auch künftig eigenwirtschaftlich erbracht, die notwendige Finanzierung über die bewährten Instrumentarien der Höchst- und Ausbildungsverkehrssatzung und dem „BE39“ gemäß §39 PBefG EU-beihilferechtskonform sichergestellt. Vor allem im Zuge der in den vergangenen Jahren von extern herangetragener Entwicklungen, insbesondere im Bereich

Tarifgestaltung wird dieses Konstrukt zunehmend hinterfragt. Die Entwicklungen nehmen keine Rücksicht auf Strukturen die vor vielen Jahren im Ostalbkreis etabliert worden sind. Die Wandlung vom nutzer- zum steuerfinanzierten ÖPNV ist daher zu berücksichtigen, das Finanzierungskonstrukt in der Folge resilient aufzustellen.

Der Verbund OstalbMobil, organisiert als Mischverbund, bildet ein gelungenes Fundament gemeinsam getragener Anstrengungen. Das Miteinander von Aufgabenträger, Verwaltung, Kreispolitik, der Unternehmerschaft und dem mit übergreifenden Aufgaben betrauten Verkehrsverbund OstalbMobil hat sich in den vergangenen Jahren bewährt.

Eine weitgehende Flexibilität und gegenseitiges Entgegenkommen müssen hierbei sichergestellt werden. Die Unternehmerschaft sagt aktive Unterstützung zur Findung tragfähiger Lösungen zu. Externe Entwicklungen, denen sich die lokalen Partner nicht verwehren können, werden dabei lösungsorientiert angegangen.

Dem Instrumentarium der Überkompensationskontrolle wird künftig verstärkte Bedeutung beigemessen. Etwaige Ergebnisse hieraus sind unverzüglich umzusetzen. Der Aufgabenträger behält sich vor individuelle Beförderungsentgelte von Dritten prüfen zu lassen. Die Unternehmerschaft gewährleistet dabei eine konstruktive Zu- und Zusammenarbeit.

Reduzierung durch Konzentrierung – Kooperationsunternehmen

Der Landkreis profitiert von der vielfältigen und dezentralen Unternehmerschaft. Hieran soll im Grundsatz festhalten werden, mit den entsprechenden Konsequenzen (v.a. „BE39“, Genehmigungsinhaberschaft). Aufgrund der stark individualisierten und schnittstellenbehafteten Finanzierung und Abrechnung streben Aufgabenträger und Verbund eine strukturelle Reform der Zuständigkeiten an, nach dem Grundprinzip: „so viele wie nötig, so wenig wie möglich“.

Dabei werden, orientiert an sinnvoll zusammenhängenden ÖPNV-Räumen, vorzugsweise vier bis fünf große Busunternehmen als verantwortliches Unternehmen mit direkter Abrechnungsbeziehung zum Verbund und zum Aufgabenträger für die Linienbündel im Genehmigungswettbewerb verantwortlich sein. Sowohl die ÖPNV-Räume als auch die verantwortlichen Unternehmen werden im Laufe des Prozesses definiert.

Die übrigen kleineren und mittleren Busunternehmen fungieren als Auftragsunternehmer ohne direkten Abrechnungsaufwand mit Verbund und Aufgabenträger. Die vereinfachte Abrechnung erfolgt ausschließlich mit dem Generalunternehmer, welcher für den Aufgabenträger und den Verbund den zentralen Ansprechpartner darstellt.

Die Unternehmerschaft sagt zu, diesen ergebnisoffenen Prozess in den kommenden Monaten konstruktiv zu begleiten mit dem Ziel eines einvernehmlichen Abschlusses.

Zusätzlich zu den allgemeinen Punkten ergeben sich noch folgende Handlungsfelder:

1. Vereinfachung der Abrechnung der Barverkäufe („Handling“)

Die hochkomplexe Berechnung der Barverkäufe (EAV) im ÖPNV des Ostalbkreis bedarf einer zeitnahen Vereinfachung und Finalisierung.

Die Jahre 2019 bis 2023 sind abzuschließen, die Jahre 2024 und 2025 sind richtlinienkonform abzurechnen, ggf. unter Zuhilfenahme einer Rechtsmittelverzichtserklärung. Ab dem Jahr 2026 ist die Implementierung eines nachfrageorientierten EAV-Systems entlang der Bundes- und Landesvorgaben vorgesehen.

Die Unternehmerschaft sagt zu, künftig auf etwaige geringfügige Ansprüche anderer Unternehmen oder dem Aufgabenträger gegenüber zu verzichten. Bagatelleinnahmen (<10.000 € p.a.) verbleiben beim Verbund.

2. Umsetzung der Verkehrskonzepte in den Teilräumen des Ostalbkreis inkl. Infrastruktur

Auch in Zeiten knapper werdender öffentlicher Kassen bleibt das Thema drängend, auch im ländlichen Raum im Sinne der öffentlichen Daseinsvorsorge für die Bevölkerung, aber auch zur Erreichung der Klimaziele Weiterentwicklungen des ÖPNV und SPNV vorzunehmen. Die Erwartungen der Öffentlichkeit sind nach wie vor hoch. Unabhängig von einer möglichen tatsächlichen Umsetzung darf es der schnellen Erarbeitung von aussagekräftigen Ergebnissen zu den zu erwartenden Kosten der weiterentwickelten Verkehrskonzepte, um Entscheidungen der Kreispolitik zeitnah ermöglichen zu können.

Die Unternehmerschaft erkennt dabei den Gestaltungsanspruch des für die ÖPNV-Finanzierung und kreisweiten Rahmenplanung verantwortlichen Aufgabenträgers an und sagt für die anstehenden Prozesse konzessionsübergreifendes Denken zu.

Die Umsetzung einer einheitlichen, standardisierten Infrastruktur (z.B. an Haltestellen) gefördert durch den Aufgabenträger Ostalbkreis wird kurzfristig angegangen. Verantwortlich hierfür sind Verbund und betriebsführende Unternehmen sowie je nach Zuständigkeit auch Städte/Gemeinden/Landkreis.

Ohne Fahrpersonal kein ÖPNV! Dem allgegenwärtigen (Fahr-)Personalmangel muss konzertiert begegnet werden. Dieser Prozess wird als Daueraufgabe verstanden, unternehmensübergreifende Initiativen werden von allen Partnern mitgetragen.

Dem Ausbau von On-Demand-Verkehren wird künftig eine stärkere Rolle beigemessen. An entsprechenden Konzepten wird gemeinsam gearbeitet.

3. Chancen der Digitalisierung nutzen

Die Erwartungen hinsichtlich einer weitgehenden Digitalisierung sind auch im Bereich des ÖPNV immens. Die Kosten für die Inangsetzung und Implementierung sind es ebenfalls. Daher muss auf die Reduktion von Parametern und technischen Prozessen so weit als möglich hingearbeitet werden und gleichzeitig die technische Kompatibilität untereinander übergreifend gewährleistet werden, um ein hohes Maß an standardisierter Infrastruktur sicherzustellen (Bordrechner, Fahrzeuge, DFI, AFZS). Es wird gegenseitig eine Abstimmung in den Gremien des Verkehrsverbundes OstalbMobil bei der Entwicklung von technischer Infrastruktur, die sich auf Kundenbeziehungen und Abrechnungsmodalitäten auswirkt, erwartet.

Gegenüber dem Fahrgast ist ein einfacher Zugang zum ÖPNV-System durch digitalisierte Zugänge herzustellen. Bargeldlose Zahlungsvorgänge sind bis 2025 weitgehend umzusetzen.

4. Herausforderung der Antriebswende gemeinsam gestalten

Um die Herausforderungen des auch durch EU-Vorgaben vorgezeichneten Wegs der Antriebswende und der Dekarbonisierung der Antriebstechnik im Ostalbkreis gemeinsam zu bewältigen, ist eine kreisweite Planung insbesondere der Elektromobilität in Fahrzeugen und auch der begleitenden Infrastruktur mit einheitlichen Standards durch Aufgabenträger und Verkehrsverbund vorzunehmen. Maßgeblich wird hier die Machbarkeitsstudie des Landkreises sein. Zudem sollen auch Förderprogramme des Bundes und des Landes bestmöglich ausgeschöpft werden. Insbesondere soll z.B. eine diskriminierungsfreie gegenseitige Nutzung von Ladeinfrastruktur, auch auf den Betriebshöfen, sichergestellt werden, wo dies sinnvoll und umsetzbar ist.

Die Bündelung von Förderprozessen durch Aufgabenträger und Verkehrsverbund (auch zur Sicherstellung der Förderunschädlichkeit) ist dabei erstrebenswert. Unterschiedliche Geschwindigkeiten bei der Umsetzung sind jedoch unvermeidlich und sogar gewünscht, sofern sie dem Ziel „Antriebswende“ zu Gute kommt und gegenseitige Information sichergestellt sind. Von den Erfahrungen einzelner sollen alle übrigen Gesellschafter profitieren.

Ziel im Jahr 2024 ist es, ein gemeinsames Grundsatzkonzept zur Umsetzung der Antriebswende zu entwickeln.

Prozessevaluation

Die im Prozess getätigten Fortschritte bedürfen der regelmäßigen Überprüfung. Diese findet, vorgetragen von der Landkreisverwaltung in der letzten Aufsichtsratssitzung der OstalbMobil-GmbH einen jeden Jahres statt. Eine inhaltliche Abstimmung hierüber geschieht in einer vorangehenden Arbeitsgruppensitzung („AG OstalbMobil“). Auch in den Gremien des Kreistages erfolgt eine Berichterstattung über den Fortschritt des Prozesses.