

## Allgemeine Vorschrift als Zwangsmittel im VRM

Im Streit um die Höchstarife im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) übernehmen die Aufgabenträger die Initiative. Durch eine Änderung der Allgemeinen Vorschrift soll festgelegt werden, dass der VRM-Höchstarif geografisch für alle im VRM-Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen gelten soll, unabhängig von Kooperationsverträgen. Der Kreisausschuss des Rhein-Lahn-Kreises hat diesem Änderungsantrag schon zugestimmt.

Hintergrund der Änderung ist ein Streit im VRM über die Höhe der Tarife. Die letzte Tarifierhöhung betrug 5,9 %, doch die Unternehmen hatten eine Erhöhung um 7,81 % für erforderlich gehalten – in Übereinstimmung mit dem 2007 vereinbarten Indexverfahren, aber auch im Hinblick auf rückläufige Schülerzahlen. Außerdem hielten einige große Verkehrsunternehmen auch die Einnahmenaufteilung für nicht gerechtfertigt. **DB Regio**, **DB Rhein-Mosel-Bus (RMV)** sowie **DB Rhein-Nahe-Bus (ORN)** haben deshalb zu Ende 2013 den **Einnahme-Aufteilungsvertrag gekündigt**. Die Interessensgemeinschaft zur Förderung des Nahverkehrs **Westerwald/Mosel/Rhein (IG WMR)** hatte nach Bekanntwerden der Kündigungen ebenfalls Interesse an einer Sonderkündigung formuliert. (ÖPNV aktuell 18/13).

Laut Sitzungsvorlage des Kreisausschusses Rhein-Lahn hat die **Rechtsanwaltskanzlei Heusing, Kühn, Lüer und Wojtek** angesichts der „widerstreitenden Rechtsauffassungen“ im Zusammenhang mit der Tariffortschreibung des VRM-Verbundtarifs in einem Gutachten eine „Aktualisierung und Anpassung“ an den bestehenden Rechtsrahmen empfohlen. Zum einen kam sie zu dem Schluss, dass „die zuständigen Behörden“, hier die Gesellschafter des VRM, Allgemeine Vorschriften für den Betrieb der Verkehrsdienste in ihrem Gebiet erlassen dürfen, die dann für alle Betreiber gelten. Die Allgemeine Vorschrift könne Höchstarife und Einnahmenaufteilung für alle im VRM-Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen festlegen, unabhängig von Kooperationsverträgen. Allerdings müssten die Allgemeinen Vorschriften des VRM entsprechend geändert werden und die Gesellschafter der VRM, das heißt die Landkreise und die kreisfreie Stadt Koblenz, diese Änderungen veranlassen.

Das Gutachten argumentiert, laut EU-Verordnung 1370/07 sei eine „zuständige Behörde“ jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung. Die Gesellschafter des VRM (die kreisfreie Stadt Koblenz und die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis und Westerwaldkreis) seien solche zuständigen Behörden, denn sie sind nach § 5 Nahverkehrsgesetz (NVG) Rheinland-Pfalz Aufgabenträger. Deswegen könnten sie Allgemeine Vorschriften erlassen, die laut Art. 2 lit. 1) VO 1370/07 als Maßnahmen definiert werden, die diskriminierungsfrei

### IN DIESER AUSGABE:

POLITIK	BDO für getrennte Kreisläufe	Seite 2
DURCHSAGE	Ramsauer zur Zweckbindung	Seite 3
RECHT	Ost-West-Bahn-Entscheidung vertagt	Seite 3
INFRASTRUKTUR	„Mainzelbahn“ ist planfestgestellt	Seite 4
MARKT SPNV	DB will Meridian nicht retten	Seite 5
MENSCHEN	Korthaus: von Transdev zu DB Bus	Seite 6
FUNDSACHE	Was ist „Elmo“?	Seite 8

für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet, die im Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde liegen, gelten. In den Allgemeinen Vorschriften könne auch ein Höchsttarif festgesetzt werden und die Einnahmenaufteilung geregelt werden, allerdings nur, wenn das Erlösrisiko auf Seiten der Betreiber liegt. Dies sei im

## Umlage, und doch keine Umlage

Juristisch verwickelt gestaltet sich der Entschluss des Zweckverbandes SPNV-Nord in Rheinland-Pfalz, in Ausschreibungen Kapitaldienstgarantien anzubieten. Damit erhofft sich der SPNV Nord ein breiteres Bieterfeld bei künftigen Ausschreibungen, etwa bei beiden Rheinstrecken nördlich von Koblenz. Kapitaldienstgarantien ermöglichen es Verkehrsunternehmen, Fahrzeugfinanzierungen zu den wesentlich günstigeren Konditionen von Kommunalkrediten zu erhalten.

Allerdings kann eine solche Kapitaldienstgarantie nur dann ihre volle Wirksamkeit entfalten, wenn der Garantgeber in seiner Verbandsordnung ein Umlagerecht besitzt. Dies ist derzeit jedoch beim SPNV-Nord noch nicht der Fall. Vielmehr sind sich die kommunalen Mitglieder seit der Gründung des Verbandes darüber einig, dass keine Umlage eingeführt werden soll.

In der Verbandsordnung soll eine Umlage nun grundsätzlich ermöglicht werden – zuvor allerdings wird einem ersten Schritt praktisch ausgeschlossen, dass dieser Fall jemals eintritt. Dies ist einer Sitzungsvorlage des Kreisausschusses Rhein-Lahn zu entnehmen.

Im ersten Schritt wird dazu festgelegt, dass der SPNV Nord seine Ausgaben dauerhaft an den Einnahmen aus den Regionalisierungsmitteln orientiert, sodass zu keinem Zeitpunkt die Notwendigkeit zur Erhebung einer Umlage entsteht. Auch für den Fall einer sehr starken Kürzung der Regionalisierungsmittel solle dies gelten. Der SPNV-Nord müsste dann Verkehrsleistungen abstellen.

Für den Fall, dass die Regionalisierungsmittel so stark gekürzt werden, dass Zahlungsgarantien nicht mehr erfüllt werden können, wird das Land Rheinland-Pfalz diejenigen Zahlungen übernehmen, die erforderlich werden, um eine zur Erleichterung von Fahrzeugfinanzierungen in SPNV-Vergabeverfahren gewährte Zahlungsgarantie zu erfüllen.

Falls sich nur eine zeitliche Verzögerung in der Anpassung an die Änderungen bei den Regionalisierungsmitteln ergibt, soll der SPNV-Nord zu einer Kreditaufnahme ermächtigt werden, um die Lücke zu schließen.

ÖPNV aktuell | 6.9.2013 | dr

## VRM als Nettoverbund der Fall.

Die vorgeschlagenen Änderungen der seit 2009 existierenden Allgemeinen Vorschrift bedeuten „eine **Präzisierung und Zuspitzung des Wirkungsbereiches der Allgemeinen Vorschrift auf den geographischen Anwendungsraum** des VRM-Tarifs und nicht allein – wie bisher – auf die Verknüpfung mit der Anwendung und der Wirkungsweise eines zwischen den jeweiligen Verkehrsunternehmen und der VRM GmbH geschlossenen Kooperationsvertrages“.

Der Änderungsentwurf geht damit über die jetzigen Regelungen hinaus und bindet im Ergebnis alle im VRM-Raum tätigen Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen im straßengebundenen Nahverkehr im Sinne von § 42 PBefG sowie im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Regionalisierungsgesetz erbringen, an die Anwendung des VRM-Tarifs. Sofern die Verkehrsunternehmen nachweisen, dass der durch die Allgemeine Vorschrift verbindlich vorgegebene Höchsttarif nicht auskömmlich ist, sind die Aufgabenträger und somit die Gesellschafter des VRM ausgleichspflichtig.

ÖPNV aktuell | 6.9.2013 | Dagmar Rees

## POLITIK

**BDO fordert Bodewig-Kommission auf, sich für den Busverkehr einzusetzen – Prinzip: Straße für Straße, Schiene für Schiene, doch keine Busmaut.** Der **Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO)** möchte, dass die Regionalisierungsmittel nicht mehr vorrangig in den Schienenverkehr fließen. Stattdessen sollten sie zur Feinerschließung des ländlichen Raumes eingesetzt werden. In seiner Stellungnahme für die **Bodewig-Kommission**, die bis Ende September