

Letter of Intent / Absichtserklärung

zwischen

dem Landkreis Erlangen-Höchstadt [vertreten durch den Landrat Herr Alexander Tritthart]

(nachstehend als „Landkreis“ bezeichnet)

und

der Stadt Erlangen [vertreten durch den Oberbürgermeister Herr Dr. Florian Janik]

(nachstehend als „Stadt“ bezeichnet)

Die Beteiligten dieser Absichtserklärung werden nachstehend gemeinsam auch als „Parteien“ bezeichnet.

Präambel

Die Parteien dieser Absichtserklärung sind nach § 8 Abs. 3 PBefG i. V. m. Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG Aufgabenträger und gem. Art. 2 lit. c) VO 1370/2007 i. V. m. Art. 8 Abs. 2 BayÖPNVG örtlich zuständige Behörde für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Ihnen obliegt damit die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen jeweils in ihrem eigenen Wirkungskreis.

Aufgrund der europäischen und nationalen rechtlichen Rahmenbedingungen ist es erforderlich, die Organisation und Ausgestaltung von ÖPNV-Linien, die die Gebiete und die Bedienung mehrerer Aufgabenträger betreffen, neu zu ordnen.

Landkreis und Stadt haben diesbezüglich bereits vereinbart, dass sie grenzüberschreitende Verkehre künftig einvernehmlich miteinander abstimmen werden und hierzu jeweils ein gleichlautendes Kapitel in ihren Nahverkehrsplänen verabschieden werden. Dies soll insbesondere künftige Linienführungen, Takte und Qualitätsstandards betreffen.

Zudem sind sich die Parteien darüber einig, dass unter Berücksichtigung der gesetzlich bestimmten Aufgabenträgerschaft zur Weiterentwicklung des ÖPNV, zum Abbau von Zugangs- und Ausgestaltungshemmnissen in den jeweiligen Gebieten sowie zur gemeinsamen Bewältigung der Herausforderungen der Verkehrswende auch der Themenkomplex „gemeinsamen und/oder abgestimmten Vergaben“, die Möglichkeiten zur mandatierenden und/oder delegierenden Aufgabenübertragung sowie die Ausgestaltung von jeweils entsprechende Aus-

gleichsgrundsätzen zur sachgerechten (Re-)Finanzierung der grenzüberschreitenden Linienverkehr zu klären und in einer entsprechend verbindlichen öffentlich-rechtlichen Zweckvereinbarung als Grundlage für die zukünftige Zusammenarbeit zu regeln sind. Unabhängig davon sind auch den Wechselwirkungen und dem Zusammenspiel des Stadt- und des Regionalverkehrs im Zusammenhang mit der geplanten Realisierung der „Stadt-Umland-Bahn“ (nachfolgend StUB) durch den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Rechnung zu tragen.

Vor diesem Hintergrund und in Konkretisierung der bereits bestehenden Vereinbarung, betreffend die grenzüberschreitenden Verkehre, erklären die Parteien folgende Absichten:

§ 1

Ausgangsbasis

- (1) Der Landkreis und die Stadt sind grundsätzlich jeweils für die Planung, Organisation und Sicherstellung sowie Finanzierung des ÖPNV in ihrem Wirkungskreis alleine zuständig (Territorialprinzip). Entsprechend ist der Landkreis auch zuständig für die auf seinem Gebiet belegenen Abschnitte der Stadtlinien wie auch die Stadt für die auf ihrem Gebiet belegenen Abschnitte der Regionallinien. Darüber hinaus sieht der Regionale Nahverkehrsplan VGN unter Pkt. 2.2 Vorgehensweisen für die Behandlung grenzüberschreitender Linien vor.
- (2) Die gesetzlichen Aufgabenträgerzuständigkeiten nach § 8 Abs. 3 PBefG i. V. m. Art. 8 Abs.1 BayÖPNVG Aufgabenträger bzw. gem. Art. 2 lit. c) VO 1370/2007 i. V. m. Art. 8 Abs. 2 BayÖPNVG wurde zwischen den Parteien bisher nur betreffend die VGN-Linie 285T mittels Zweckvereinbarungen nach dem KommZG (delegierende Übertragung auf die Stadt) abweichend geregelt.

§ 2

Zielsetzung/Zielgestaltung

- (1) Die Parteien beabsichtigen, zur Sicherstellung einer frühestmöglichen Harmonisierung des städtischen und regionalen ÖPNV die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen. Mit dem Ziel eines integrierten und entsprechend den spezifischen Bedürfnissen einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung aufeinander abgestimmten ÖPNV beabsichtigten die Parteien die Zuständigkeiten nach dem BayÖPNVG sowie der VO 1370/2007 für die zwischen ihnen belegenen grenzüberschreitenden Linien des Regional- wie auch des Stadtverkehrs klar und eindeutig mittels entsprechender Zweckvereinbarungen nach dem KommZG zu regeln. Als Grundlage für die Verhandlung dieser Zweckvereinbarung dient der in der **Anlage 1** beigefügte „Lösungsvorschlag des Landkreises Erlangen-Höchstadt: *Künftige Ausgleichsgrundsätze im grenzüberschreitenden Linienverkehr zwischen dem Landkreis ERH und der Stadt ER*“.
- (2) Die Parteien werden prüfen, inwieweit mandatierende und/oder delegierende Aufgabenübertragungen zwischen den Parteien bzw. gemeinsame Aufgabenwahrnehmungen für

die unterschiedlichen grenzüberschreitenden Linien/Linienbündel (z.B. in Form von abgestimmten oder gemeinsamen wettbewerblichen Ausschreibungen oder auch Direktvergaben) in Frage kommen.

- (3) Unabhängigkeit von der Frage der originären rechtlichen Zuständigkeit nach Abs. 2 werden die Parteien in den entsprechenden Zweckvereinbarungen Regelungen zum gemeinsamen praktischen Umgang (z.B. Abstimmungs-/Planungsverfahren, Festlegung/Änderung qualitativer/quantitativer Leistungsstandards, Informations-/Berichtspflichten etc.) der beiden Parteien untereinander regeln. Dies kann auch die Fragen zum zukünftigen Umgang mit neuen Antriebstechnologien (favorisierte zukünftige Antriebstechnik, gemeinsame Beteiligung an Förderprogramm etc.) sowie der Ausgestaltung, Beschaffung und Einrichtung der zugehörigen Infrastruktur (z.B. integrierte/abgestimmte Infrastrukturplanung, gemeinsame Beschaffungsvorgänge, gemeinsame Infrastrukturgesellschaft) betreffen.
- (4) Die Parteien werden zudem unter Berücksichtigung der Abs. 2 und Abs. 3 Regelungen zur angemessenen Tragung der entstehenden Kostendeckungsfehlbeträge bei den grenzüberschreitenden Linien/Linienbündeln treffen. Gleiches kann auch für die Tragung von Verwaltungskosten und sonstige Eigenaufwendungen sowie die Berücksichtigung der (Mit-)Nutzung von Infrastruktur (u.a. DFI-Anlagen, Haltestellen, Wartehallen, Wartehäuschen, Kundeninformationsterminals mit Ticket-Verkaufsfunktion) sowie sonstigen Angebote/Dienstleistungen (u.a. E-Paper, Kundenbüro) gelten.
- (5) Die Parteien werden frühzeitig vor Auslaufen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen/Verkehrsverträgen und/oder PBefG-Liniengenehmigungen, die grenzüberschreitende Linien/Linienbündel betreffen und möglichst vor dem jeweiligen Beginn der Planungen/Vorbereitungen für Anschluss-/Notvergaben falls noch nicht geschehen entsprechende Zweckvereinbarungen nach den vorstehenden Regelungen abschließen bzw. bestehende Zweckvereinbarungen auf ggf. bestehende Anpassungsnotwendigkeiten prüfen. Gleiches gilt für erstmals eingerichtete Linien/Linienbündel, die die Zuständigkeitsgrenzen zwischen den Parteien überschreiten.

Mit Blick auf die aktuellen PBefG-Genehmigungslaufzeiten der derzeit grenzüberschreitenden Linien/Linienbündel werden die Parteien in diesem Sinne nunmehr auch konkrete Gespräche zu

- **Linienbündel 2 „Weisendorf“ (VGN-Linien 202, 202E),**
- **Linienbündel 6 „Aischgrund“ (VGN-Linien 203, 203E, 205) und**
- **Linienbündel 8 „Forchheim“ (VGN-Linien 209, 209E, 2010)**

zur zukünftigen Ausgestaltung und mit dem Ziel des Abschlusses einer Zweckvereinbarung aufnehmen. Bezogen auf den Umgang mit dem Linienbündel 8 werden die Parteien auch gemeinsam auf den ebenfalls betroffenen Landkreis Forchheim zugehen. Der Landkreis beabsichtigt für dieses Linienbündel vorerst auch weiterhin, die Aufgabe des ÖPNV für sein Gebiet einvernehmlich auf den Landkreis Forchheim zu übertragen. Insoweit ist

der Landkreis Forchheim rechtzeitig in die Gespräche über den Abschluss einer Zweckvereinbarung einzubeziehen. Auf Grund des Zeitplans ist mit einem baldigen Beginn der Planungen für das Linienbündel 8 durch den Landkreis Forchheim zu rechnen.

Den Parteien ist außerdem bewusst, dass der Landkreis mit den Vorarbeiten und Planungen für die erneute Ausschreibung seiner Linienbündel 2 und 6 auf Grund der hierfür zeitlichen Notwendigkeiten bereits begonnen hat.

§ 3

Übergangszeit

- (1) Im Übrigen existieren derzeit auch noch einige grenzüberschreitenden Linien/Linienbündel, die – unter Berücksichtigung der PBefG-Genehmigungslaufzeit – erst mittel- bis langfristig zur Neuvergabe anstehen und für die bisher noch keine Zweckvereinbarungen iSv. § 2 zwischen den Parteien bestehen.
- (2) Die Parteien sind sich darüber einig, dass in Vorbereitung auf zukünftige Zweckvereinbarungen, aber auch zur Abstimmung und Umsetzung ggf. bereits heute bestehender Optimierungspotentiale für diese Verkehre sowohl bestehende (rechtliche, verkehrliche etc.) Änderungsmöglichkeiten wie auch die wirtschaftliche Situation der Verkehre und ggf. bestehende Wechselwirkungen auf andere Verkehre (u.a. eintretende Einnahmenabschöpfungen, unentgeltliche Nutzung fremder Infrastruktur/Einrichtungen/Dienstleistungen, Übernahme von NVP-Bedienungserfordernissen des jeweils anderen durch alleinige Erschließung von Haltestellen/Bedienegebieten) gemeinsam eruiert und diskutiert werden sollen. Zu diesem Zweck werden sich die Parteien wechselseitig uneingeschränkt die jeweils konkreten Fortschreibungsregelungen der bestehenden Verkehrsverträge/öffentlichen Dienstleistungsaufträge zugänglich machen, um die im Übergangszeitraum noch bestehenden Änderungs-/Anpassungspotentiale ermitteln zu können. Soweit notwendig und zulässig können ggf. noch ergänzende Informationen bereitgestellt werden. Als Grundlage und Ausgangsbasis für die gemeinsame Aufbereitung der wirtschaftlichen Situation dient im Übrigen der in der **Anlage 2** beigefügte Entwurf der „*Grundsätze des Ausgleichs von grenzüberschreitenden Linienverkehren des Landkreises auf dem Stadtgebiet Erlangen*“ der Stadt. Dabei soll auch in die Bewertung miteinfließen, welchen Nutzen und Aufwand bislang die Erbringung der grenzüberschreitenden Regionalverkehre für beide Seiten grundsätzlich hatte. Dies betrifft auch die Frage, inwieweit bislang ÖPNV-Zuweisungen für die Regionalverkehre vereinnahmt werden.
- (3) Auf Basis der gem. Abs. 2 letztlich gefundenen Ergebnisse und Erkenntnisse werden sich die Parteien konkret über die Umsetzung und die Kostentragung von verkehrlichen Änderungen sowie dem Ausgleich von ggf. bestehenden wirtschaftlichen Ungleichgewichten bis zum (schrittweisen) Wirksamwerden von Zweckvereinbarungen nach § 2 verständigen, um einen verkehrlichen wie auch wirtschaftlichen Interessensausgleich zwischen den Parteien zu erreichen bzw. sicherzustellen.

§ 4

Übergreifende Thematik „StUB“

Die Parteien sind sich darüber einig, dass eine Realisierung der StUB durch den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn – unabhängig von der Erreichung der Zielsetzung/Zielgestaltung nach § 2 oder des Übergangszeitraums nach § 3 – zu erheblichen Änderungswünschen und ggf. auch -notwendigkeiten im Stadtbusverkehr wie auch im Regionalbusverkehr führen kann. Vor diesem Hintergrund berücksichtigen die Parteien in zeitlich, inhaltlich wie auch verfahrenstechnischer Hinsicht bei ihren zukünftigen Vergaben von öffentlichen Dienstleistungsverträgen/Verkehrsverträgen die jeweils aktuellen Planungen zur Realisierung der StUB mit der Zielstellung „frühestmögliche Ausrichtung/Umstellung des ÖPNV im Stadt-/Landkreisgebiet auf die StUB“. Dieser Zielstellung tragen sie, dort wo dies nach Abwägung der betreffenden verkehrlichen und finanziellen Aspekte sinnvoll erscheint, etwa mittels zeitlicher Flexibilisierung der Regellaufzeiten der vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge/Verkehrsverträge (z.B. kürzere Grundlaufzeit als 10 Jahre ggf. mit Verlängerungsrechten) und/oder Implementierung und Ausgestaltung von Fortschreibungsmöglichkeiten in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen/Verkehrsverträgen, die eine möglichst umfassende Zusammenführung und Harmonisierung der Linien/Linienbündel auf das überörtliche Verkehrssystem StUB als (zukünftiges) Rückgrat des ÖPNV für Stadt und Landkreis ermöglichen in ihren jeweiligen Planungen, Verkehrsverträgen etc. Rechnung.

Die vorstehenden Maßnahmen können zudem von den Parteien auch gezielt dazu genutzt werden, bestehende Parallelverkehre bzw. deren Neu-/Fortbestehen effektiv entgegenwirken zu können.

§ 5

Zeitplan, Arbeitskreis und Schlussbestimmung

- (1) Die Parteien beabsichtigen, unverzüglich mit der konkreten Erhebung und Ermittlung des aktuellen Sachstands nach § 3 Abs. 2 zu beginnen, deren Verlauf proaktiv und konstruktiv zu fördern und diese alsbald zum Abschluss zu bringen.
- (2) Die Parteien beabsichtigen, die bereits nach Art. 5 KommZG bestehende besondere Arbeitsgemeinschaft „Grenzüberschreitender Nahverkehr“ für die inhaltliche Umsetzung und gesamthafte Steuerung des Verfahrens zur Umsetzung dieser Vereinbarung zu nutzen.
- (3) Diese Absichtserklärung begründet für keine der Parteien die Verpflichtung, die Maßnahmen nach § 1 bis § 4 durchzuführen.
- (4) Die Parteien verzichten, soweit gesetzlich zulässig, auf sämtliche gegenseitige Ansprüche aus dieser Vereinbarung. Dies gilt auch für eine etwaige Erstattung von Aufwendungen, welche sich aufgrund einer Abstandnahme von dieser Absichtserklärung als vergeblich herausstellen.

Erlangen,

Landkreis Erlangen-Höchstadt

Stadt Erlangen

ENTWURF



Künftige Ausgleichsgrundsätze im grenzüberschreitenden Linienverkehr zwischen dem Landkreis ERH und der Stadt ER

Lösungsvorschlag des Landkreises Erlangen-Höchstadt

1) Landkreis und Stadt haben bereits vereinbart, dass sie grenzüberschreitende Verkehre künftig einvernehmlich miteinander abstimmen werden und hierzu ein gleichlautendes Kapitel in ihren Nahverkehrsplänen verabschieden wollen. Dies soll insbesondere künftige Linienführungen, Takte und Qualitätsstandards betreffen. Das Planungsbüro ist dabei, erste Planungsansätze zu entwickeln, die aufzeigen sollen, wie Regional- und Stadtverkehr auf Erlanger Stadtgebiet besser miteinander kombiniert werden können, so dass ein Mehrwert für die Bürgerschaft sowohl der Stadt Erlangen als auch des Landkreises Erlangen-Höchstadt entsteht. Allem voran sollte es damit gelingen, Parallelverkehre innerhalb Erlangens zu vermeiden und innerhalb Erlangens z.B. durch Verlängerungen von Landkreislinien unter Berücksichtigung der gewünschten Haupt-Ziele Fahrgastwünschen entgegenzukommen.

2) Bei den Regionallinien bzw. Regionalverkehr handelt es sich um grenzüberschreitende Verkehre gemäß dem Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP). Dem hierfür anzuwendenden Territorialprinzip folgend ist der Landkreis ERH Aufgabenträger der Regionalverkehre für das Landkreisgebiet. Die Stadt Erlangen ist nicht nur Aufgabenträger für den Stadtverkehr, sondern auch Aufgabenträger der Regionalverkehre für das Stadtgebiet. Die grenzüberschreitenden Linienverkehre bilden als großräumige Verbindungslinien eine wichtige Grundlage im städtischen Verkehrsnetz (vgl. NVP der Stadt Erlangen, S.53) und dienen gleichermaßen den Interessen des Landkreises wie auch der Stadt bzgl. des Transports von Pendlern, Schülern, Kunden und der Vermeidung von Individualverkehr. Dies sowohl vom Landkreis in die Stadt als auch umgekehrt.

3) Der Landkreis ERH ist bereit, die grenzüberschreitenden Verkehre des Regionalverkehrs auch weiterhin in eigener Zuständigkeit in Gänze, also auch in Fortsetzung in das Stadtgebiet ER hinein, auszuschreiben und federführend zu betreuen. Die Stadt Erlangen überträgt dazu regelhaft die Aufgabe des allgemeinen ÖPNV für die Regionalverkehre auf seinem Stadtgebiet auf den Landkreis. Der Landkreis ERH ist jedoch offen dafür, zu prüfen, inwieweit seinerseits eine Aufgabenübertragung auf die Stadt bzw. die ESTW bei einzelnen vorhandenen oder neuen Linien(-bündeln) in der Zukunft für beide Seiten auch im Hinblick auf die einzuhaltenden Klima- bzw. Fahrzeug- und Antriebsstandards vorteilhaft sein kann. Dies bedeutet, dass auch die Stadt Erlangen vom Landkreis ERH die Zuständigkeit für ggf. heute noch von ihm ausgeschriebene grenzüberschreitende Linien übertragen bekommen kann.

4) Beide Seiten, ER und ERH, gewähren einander für die jeweils übertragene Aufgabe des ÖPNV einen angemessenen Kostenersatz (Basis: Differenz Gesamtkosten ./ Gesamteinnahmen), der sich nach den im VGN gängigen Zweckvereinbarungen anhand der Nutzwagen-km berechnet, welche auf dem Gebiet des zuständigen Aufgabenträgers vom anderen Aufgabenträger erbracht werden. Hinzu können anteilige Verwaltungs- und Verfahrenskosten kommen. Die bestehenden Zweckvereinbarungen mit dem Landkreis Forchheim sollen gleichermaßen dreiseitig mit entsprechender Kostenteilung ausgestaltet werden. Für die vom Landkreis ERH durchgeführten grenzüberschreitenden Regionallinien bedeutet dies, dass die Stadt Erlangen dem Landkreis Kostenersatz für alle auf ihrem Gebiet gefahrene Verkehre leistet, sofern der Landkreis hierfür die Zuständigkeit hat bzw. übertragen bekommen hat. Im Gegenzug leistet der Landkreis ERH der Stadt ER Kostenersatz für Verkehre, die die Stadt auf Landkreisgebiet durch die ESTW erbringt. Auf dieser Basis können auch weitere kostenauslösende Wünsche der beiden Aufgabenträger auf ihrem eigenen Gebiet fair abgebildet werden.

Erbringt nach Art. 19 Abs.2 BayÖPNVG ein Aufgabenträger im Weg der gegenseitigen Vereinbarung Leistungen des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs im Gebiet eines



– 2 –

anderen Aufgabenträgers, so soll jeder Aufgabenträger von den entstehenden Kostendeckungsfehlbeträgen den sein Gebiet betreffenden Anteil tragen.

5) Den ESTW wurde von der Stadt Erlangen ein sog. ausschließliches Recht nach § 8a PBefG für die Linien des Erlanger Stadtverkehrs verliehen, welches ein Verbot für andere Unternehmen zur Durchführung von Verkehren auf diesem Netz beinhaltet. Die Stadt Erlangen wird jedoch durch die Fortschreibung ihres Nahverkehrsplans, wie in ihrem Bescheid über die Gewährung eines ausschließlichen Rechts an die ESTW GmbH vom 20.08.2020, Nr.3e) vorgesehen, den im jeweiligen Nahverkehrsplan der Stadt Erlangen aufgeführten Linienverkehren anderer Verkehrsunternehmer mit der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Bedienfunktion, konkludente Ausnahme vom ausschließlichen Recht der ESTW erteilen. Dies betrifft alle grenzüberschreitenden Regionalverkehre in beiderseitiger Aufgabenträgerschaft.

6) Entsprechend den im VGN gängigen Zweckvereinbarungen ist jeder Aufgabenträger bzw. sind die kreisangehörigen Gemeinden auf seinem/ihrer Gebiet jeweils selbst für die unentgeltliche Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur (Haltestellen, Wartehäuschen, vorhandene LSA, Busbeschleunigung und DFI-Anzeiger in der Stadt und im Landkreis, etc.) zuständig sind und wird diese den grenzüberschreitenden Regionalverkehren kostenlos zur Benutzung zur Verfügung stellen.

7) Bei der Bedienung gelten die allgemeinen Qualitätsstandards des VGN und des RNVP.

8) Hinsichtlich eines möglichen Ausgleichs bei der Betreuung von Kunden des Landkreises im Kundenbüro der ESTW bzw. Benutzung von ESTW-Kundeninformationsterminals soll zunächst der VGN nach Referenzen in anderen Gebieten befragt werden bzw. die ESTW soll zunächst darlegen, welche quantifizierten Erkenntnisse ihr hier vorliegen. Dann soll dieses Thema weiter beraten werden.

AL2/28.11.22

Zur Vorbereitung einer gemeinsamen und verbindlichen Zweckvereinbarung legen die Stadt Erlangen (nachfolgend „Stadt“) und der Landkreis Erlangen-Höchstadt (nachfolgend „Landkreis“), nachfolgend gemeinsam „Vertragspartner“ genannt, die folgenden

Grundsätze des Ausgleichs von grenzüberschreitenden Linienverkehren des Landkreises auf dem Stadtgebiet Erlangen

vor dem Hintergrund der unterschiedlichen hoheitlichen Zuständigkeiten, der verkehrlichen Interessenlagen sowie dem bestehenden ausschließlichen Recht der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH (ESTW Stadtverkehr) fest:

§ 1 Ermittlung der Einnahmeabschöpfung im Stadtverkehr durch den VGN

(1) Der Landkreis als einnahmenverantwortlicher Partner (Brutto-Vertrag) bzw. als ÖPNV-Aufgabenträger, der (über Netto-Vertrag oder eigenwirtschaftliche Verkehre) in das Gebiet der Stadt Erlangen einbrechende Regionalbuslinien veranlasst, gleicht gegenüber der Stadt Erlangen die auf Grund der einbrechenden Regionalbuslinien eintretende Erlösabschöpfung im Stadtgebiet aus. Die Höhe der Einnahmeabschöpfung wird vom VGN ermittelt und den Vertragspartnern sowie der ESTW Stadtverkehr für die Abrechnung linienscharf zur Verfügung gestellt.

(2) Die Basis für die Ermittlung der Einnahmeabschöpfung bildet die jeweils aktuelle Verkehrserhebung (derzeit 2017) mit dem jeweils gültigen Tarifstand des abzurechnenden Jahres sowie das komplette Tarifsortiment des VGN.

(3) Die Vertragspartner können im gegenseitigen Einvernehmen eine eigene Verkehrserhebung betreffend die vertragsgegenständlichen Linien durchführen, um gravierende Fahrplanänderungen bereits vor der nächsten Verkehrserhebung im VGN-Gesamtraum für die Abrechnung zu berücksichtigen. Die Daten dieser gesonderten Verkehrserhebung müssen dem VGN zur Ermittlung des Einnahmeanspruchs dann rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden. Die Durchführung der gesonderten Verkehrserhebung wird von beiden Vertragspartnern übernommen und die anfallenden Kosten zu gleichen Teilen getragen.

§ 2 Berechnung des auszugleichenden Einnahmeanspruchs

(1) Der auf Basis der nach § 1 ermittelte Einnahmeabschöpfung auszugleichende Einnahmeanspruch errechnet sich – vorbehaltlich von Abs. 2 – anhand der Anzahl der Fahrgäste, welche auf innerstädtischen Relationen der Regionalbuslinien (d.h. die Ein- und Ausstiegshaltestelle liegt im Stadtgebiet Erlangen) gefahren sind und damit auch die Möglichkeit zur Nutzung der ESTW-Linien hatten. Der aktuelle Stand der in die Stadt Erlangen einbrechenden Regionalbuslinien des Landkreises ist in einer bedarfsweise fortzuschreibenden Anlage zur Zweckvereinbarung zu dokumentieren.

(2) Dabei werden jedoch die Relationen der Regionalbuslinien nicht miteinbezogen, soweit diese Verkehre Verkehrsverbesserungen auf Erlanger Stadtgebiet darstellen und von der ESTW Stadtverkehr nicht in gleicher Weise abgebildet werden. Diese Relationen legen Stadt und Landkreis jeweils bezogen auf die stadtgrenzüberschrei-

tenden Regionalbuslinien in einer jährlich zu aktualisierenden Anlage zur Zweckvereinbarung fest.

(3) Zudem sind bei der Berechnung des auszugleichenden Einnahmenanspruchs auch anderweitige Einnahmenminderungen im Stadtverkehr auf Grund der einbrechenden Regionalverkehre, wie etwa mögliche Schadensersatzzahlungen, Ticketersatzeinnahmen wie auch sonstige Ausgleichsleitungen von dritter Seite (z.B. aus dem ÖPNV-Rettungsschirm auf Grund der COVID-19-Pandemie oder des bundesweit temporär eingeführten 9-Euro-Tickets) zu berücksichtigen, soweit diese nicht bereits Eingang in die Berechnung des VGN nach § 1 gefunden haben.

§ 3 Gewährung des auszugleichenden Einnahmenanspruchs

(1) Der Landkreis tritt in seiner Funktion als einnahmenverantwortlicher Partner (Brutto-Vertrag) der ESTW Stadtverkehr Bruttoeinnahmenansprüche aus der VGN-Einnahmenaufteilung in Höhe der nach den §§ 1 und 2 ermittelten Einnahmenansprüche ab. Im Falle der Vergabe von Netto-Verträgen betreffend die einbrechenden Regionalbusverkehre durch den Landkreis, wird dieser über den öDA – soweit rechtlich möglich – für eine entsprechende Abtretung durch den jeweiligen Betreiber Sorge tragen.

(2) Ist die Abtretung von Einnahmenansprüchen rechtlich nicht möglich (z.B. mangels Einnahmenverantwortung des Landkreises) oder reichen die im Rahmen der VGN-Einnahmenaufteilung zu Gunsten des Landkreises bzw. der die einbrechenden Regionalbuslinien betreibenden Verkehrsunternehmen festgestellten Einnahmenscheidungen nicht aus, um die nach den §§ 1 und 2 ermittelten Einnahmenabschöpfungen abzudecken, wird der Landkreis den nicht gedeckten Teil unter Berücksichtigung der - mangels Ticketeinnahmen - geminderten Bemessungsgrundlagen für Ticketersatzeinnahmen u. ä. (§ 231 SGB IX, 45a etc.) als Ausgleichsleistungen aus eigenen Haushaltsmitteln an die ESTW Stadtverkehr gewähren.

§ 4 Kostenbeteiligung der Stadt an durch Regionalbusse erschlossenen Haltestellen

(1) Sofern Haltestellen auf dem Stadtgebiet Erlangen ausschließlich durch Regionalbusse des Landkreises bedient werden, obwohl diese Haltestellen gemäß dem jeweils gültigen Nachverkehrsplan der Stadt Erlangen zumindest auch durch von der Stadt veranlassten Verkehren erschlossen werden müssten, kann der Landkreis im Rahmen von jeweils in Vorbereitung auf die Vorabveröffentlichung im EU-Amtsblatt nach Maßgabe des Abs. 2 abzuschließenden bzw. fortzusetzender Bedienungsvereinbarungen bzw. Zweckvereinbarung einen angemessenen Kostenersatz nach Maßgabe des Abs. 2 von Seiten der Stadt Erlangen beanspruchen. Die betroffenen Haltestellen auf Erlanger Stadtgebiet legen Stadt und Landkreis jeweils bezogen auf die stadtgrenzüberschreitenden Regionalbuslinien in einer jährlich zu aktualisierenden Anlage zur Zweckvereinbarung fest.

(2) Der angemessene Kostenersatz der Stadt Erlangen für ausschließlich durch Regionalbuslinien des Landkreises erschlossene Haltestellen errechnet sich anhand der durch den Landkreis tatsächlich erbrachten Linienkilometer zwischen einer Haltestelle nach Abs. 1 und der jeweils nächsten fahrplanmäßig auf Veranlassung der Stadt Erlangen durch den Stadtverkehr bedienten Haltestelle auf Erlanger Stadtgebiet

multipliziert mit dem vereinbarten Vollkostenpreis pro km (netto) gemäß dem die jeweilige Linie umfassenden Verkehrsvertrag zwischen dem Landkreis und dem jeweiligen Regionalbusunternehmen abzüglich eines nach der gleichen Systematik ermittelten pauschalierten Einnahmensatzes (VGN-Einnahmenaufteilung / tatsächlich erbrachte Linienkilometer), die den Landkreis aufwandsseitig bereits entlasten haben.

§ 5 Beteiligung des Landkreises an Ausgleichsleistungen der Stadt für Infrastruktur- und sonstigen Kosten der ESTW Stadtverkehr im Stadtgebiet Erlangen

(1) Kostenbeteiligung des Landkreises insbesondere an

- der anteiligen Benutzung von durch die Stadt und/oder ESTW Stadtverkehr eingerichteten und betreuten Haltestellen, Wartehallen, Wartehäuschen u. ä. im Stadtgebiet Erlangen
- Betreuung von Kunden des Landkreises im Kundenbüro Stadtbus der ESTW Stadtverkehr, soweit hier keine Ausgleichsleistungen über den VGN erfolgen
- der anteiligen Mitbenutzung der Digitalen Informationsanzeiger u. ä. der ESTW Stadtverkehr im Stadtgebiet Erlangen durch Anzeige der Linien des Landkreises
- der anteiligen Mitbenutzung der Kundeninformationsterminals mit Ticket-Verkaufsfunktion der ESTW Stadtverkehr im Stadtgebiet Erlangen durch Anzeige der Linien des Landkreises
-

als angemessener Kostenersatz für die Mitnutzung der im Stadtgebiet Erlangen belegenen ÖPNV-Infrastruktur durch die bzw. auf Veranlassung der einbrechenden Regionalbuslinien.

(2) Berechnungsverfahren

Stadt und Landkreis vereinbaren folgende Infrastrukturausgleiche bzw. Berechnungsverfahren für die Ermittlung des angemessenen Kostenersatzes:

- Anteilige Benutzung der durch der ESTW Stadtverkehr eingerichteten und betreuten Haltestellen: Die Stadt trägt dafür Sorge, dass die ESTW Stadtverkehr die entstehenden Aufwendungen für die von ihr eingerichteten und betriebenen Haltestellen – soweit möglich – den einzelnen Haltestellen verursachungsgerecht zuordnet (z. B Abschreibung oder Instandhaltung) und im Übrigen nach sachgerechten Schlüsseln auf alle Haltestellen im Stadtgebiet verteilt. Die auf den Landkreis für die von den Regionalbusverkehren mitbedienten Haltestellen anteilig zu übernehmenden Kosten ermitteln sich sodann je Kategorie der betroffenen und in einer Anlage festgehaltenen Haltestelle auf Basis des Verhältnisses der Anfahrthäufigkeit der einbrechenden Regionalbusverkehre zu der der Linien des Stadtverkehrs.
- Betreuung von Kunden des Landkreises im Kundenbüro Stadtbus der ESTW Stadtverkehr: Es wird eine Pauschale in Höhe von € auf Basis der Erfahrungswerte der Vergangenheit betreffend den von bzw. im Zusammenhang mit den Regionalbusverkehren anfallenden (Mehr-)Aufwendungen vereinbart.

Die Vertragspartner können im gegenseitigen Einvernehmen eine konkrete Erhebung der jeweiligen Kundenanfragen aufgeteilt nach Stadtverkehr und Regionalbusverkehr für einen bestimmten Zeitraum bei der ESTW Stadtverkehr veranlassen. Die Daten dieser Erhebung werden beiden Vertragspartnern zur Verfügung gestellt. Die bei der ESTW Stadtverkehr anfallenden Kosten für diese Erhebung wird zu gleichen Teilen von den Vertragspartnern getragen. Auf Basis der Ergebnisse dieser Erhebung werden die im Zusammenhang mit dem Kundenbüro Stadtbus bei der ESTW Stadtverkehr anfallenden Gesamtkosten (Vollkosten) im Verhältnis der ermittelten Quote Stadtverkehr zu Regionalbusverkehr verteilt. Der Landkreis übernimmt sodann den auf den Regionalbusverkehr entfallenden Anteil.

- Mitbenutzung der Digitalen Informationsanzeiger: Es wird eine Pauschale in Höhe von € vereinbart. Diese orientiert sich an den Gesamtkosten der ESTW Stadtverkehr für die Digitalen Informationsanzeiger und der (Verteilmaßstab).
- Mitbenutzung der Kundeninformationsterminals mit Ticket-Verkaufsfunktion: Es wird eine Pauschale in Höhe von € vereinbart. Diese orientiert sich an den Gesamtkosten der ESTW Stadtverkehr für die Kundeninformationsterminals mit Ticket-Verkaufsfunktion und der (Verteilmaßstab).