

Kreistagsdrucksache Nr. 116/20

AZ. 43/797

Anlage: 1

Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Interfraktioneller Antrag - "Naldo - Beteiligung verbessern, Angebote auf neue Arbeitskonzepte ausrichten"

Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Vorberatung am 09.12.2020

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 16.12.2020

Beschlussvorschlag:

1. Zur möglichen Einrichtung eines naldo-Fahrgastbeirates werden zunächst die Ergebnisse des Prüfauftrags an den naldo abgewartet. Die Verwaltung wird die PG ÖPNV über die Ergebnisse unterrichten.
2. Die Verwaltung lädt eine/n Vertreter/in des naldo zu einer der nächsten Sitzungen der PG ÖPNV ein, um zum aktuellen Stand zur Konzeption von Mobilitätsangeboten im Hinblick auf Teilzeitarbeit und Home-Office zu berichten.
3. Die Verwaltung stimmt sich mit dem naldo und den anderen Aufgabenträgern ab, um die Beteiligung der Landkreise bei Fahrpreisfortschreibungen möglichst im Rahmen der neuen Einnahmeverteilung abzuarbeiten.

Sachverhalt:

Die Fraktionen von Grüne, SPD und Linke haben mit Schreiben vom 07.09.2020 den Antrag „Naldo - Beteiligung verbessern, Angebote auf neue Arbeitskonzepte ausrichten“ gestellt (vgl. Anlage).

Hierzu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu Ziffer 1: Fahrgastbeirat im naldo

Dieser Antrag wurde auch gleichlautend über den Verkehrsbeirat der Stadtwerke Tübingen bei naldo gestellt. Zuständig für die Einrichtung eines naldo-Fahrgastbeirates ist der naldo-Aufsichtsrat. Die naldo-Verbundverwaltung hat das Thema auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der naldo-AG genommen, um das weitere Vorgehen im naldo festzulegen.

Über die Einrichtung eines Fahrgastbeirates beriet der naldo-Aufsichtsrat bereits im Jahr 2013. In dieser Zeit wurde auch der Fahrgastbeirat des Landes eingerichtet, für den der naldo das Auswahlverfahren der regionalen Vertreter/innen organisiert. Ein eigener Fahrgastbeirat für naldo wurde zunächst nicht eingerichtet, da man die Resonanz auf den Landesfahrgastbeirat abwarten wollte, die sich bislang in Grenzen hält.

Für die Beurteilung eines Fahrgastbeirates ist zu hinterfragen, inwieweit dieser neue Impulse

liefern kann. Sowohl die Landkreisverwaltung als auch naldo stehen auf verschiedenen Kommunikationswegen (z.B. E-Mail, Telefonate) in engem Kontakt mit der Kundschaft, weswegen die „Bedarfe der Nutzerinnen und Nutzer“ hier bekannt sind. Die Wünsche der Kunden spiegeln sich weiterhin im Strategiepapier des naldo sowie in seiner laufend fortgeschriebenen Projektliste wieder. Ebenso standen / stehen Themen, wie die in der Antragsbegründung genannten, bei naldo auf der Tagesordnung.

Trotz vieler bereits bearbeiteter Themen ist die Liste der sich weiter in Arbeit befindender Themen bzw. der noch nicht bearbeiteten Themen lang. Der Engpassfaktor ist in der Regel nicht die Kenntnis der Bedarfe, sondern die Komplexität, die oft erst bei der Abarbeitung der einzelnen Themen zutage tritt, so dass die Umsetzung meist mehr Zeit als erhofft in Anspruch nimmt. Naldo wird daher gut abzuwägen haben, ob die Schaffung eines zusätzlichen Gremiums hier zielführend ist.

Die Verwaltung hat die Einrichtung eines naldo-Fahrgastbeirates (parallel zum Stadtverkehr Tübingen) beim naldo als Prüfauftrag eingebracht und empfiehlt, die Ergebnisse zur konkreten Ausgestaltung in der Sitzung der naldo-AG abzuwarten. Auf die aktuelle Notwendigkeit, die zur Verfügung stehenden Ressourcen auf die Bewältigung der Pandemiesituation zu konzentrieren, sollte dabei seitens des Landkreises Tübingen Rücksicht genommen werden.

Zu Ziffer 2: Konzeption von Mobilitätsangeboten

Für Berufspendler kommen drei naldo-Fahrkartenangebote in Frage: Tagesticket, Monatskarten und das Jahres-Abo. In Abhängigkeit der Anzahl der Arbeitstage sowie ihrer Verteilung kann hierbei das eine oder das andere Ticket preisgünstiger sein, d.h. es unterscheiden sich die Nutzungsschwellen. Seit geraumer Zeit arbeitet die ÖPNV-Branche daran, ein Best-Price-Angebot zu schaffen, damit die Kunden nicht im Vorhinein ausrechnen müssen, welche Tickets für sie die günstigsten sind, sondern dies soll automatisch im Nachgang erfolgen. Die technischen Voraussetzungen hierfür sind allerdings bisher noch nicht zufriedenstellend gelöst. Ferner müssen die wirtschaftlichen Wirkungen dargestellt werden. Derzeit arbeiten alle Verbände in Baden-Württemberg mit Unterstützung des Landes und des Fraunhofer-Instituts an der Implementierung des E-Ticketing Baden-Württemberg. Dies umfasst die Erstellung eines herstellerunabhängigen Produkt- und Kontroll-Moduls (PKM), das dann auch ein flächendeckendes Check-In/Check-Out-System (CiCo, also Ein- und Auschecken mittels Chipkarte, Smartphone oder anderem technischen Medium) ermöglichen soll. Hierauf aufbauend ist die Umsetzung neuer Tarifangebote wie z. B. das geforderte Bestpreis-Ticket für Teilzeitbeschäftigte möglich. Ohne diese (funktionierenden) technischen Voraussetzungen wird eine Weiterentwicklung des Tarifs nicht wie im Antrag vorgeschlagen funktionieren. Die Verwaltung sieht die Verbände und das Land hier bereits auf einem guten Weg, so dass derzeit keine weiteren grundsätzlichen Impulse notwendig sind.

Die Verwaltung schlägt stattdessen vor, dass ein/e Vertreter/in des naldo in die Projektgruppe ÖPNV eingeladen wird, um über Details zu berichten und Anregungen für den weiteren Prozess mitzunehmen.

Zu Ziffer 3: Fahrpreisfortschreibung im naldo

Bei Gründung des naldo bestand Einigkeit, dass die Verkehrsunternehmen das wirtschaftliche Risiko zu tragen haben, und dass daher die Verkehrsunternehmen über die Höhe der notwendigen Tarifanpassungen entscheiden. Die Landkreise können hier aber Einfluss nehmen, wenn ihnen die Tarifanpassungen zu hoch erscheinen, indem die Landkreise diese aus Kreismitteln ausgleichen. Dafür muss ein Konsens zwischen den naldo-Verbundlandkreisen bestehen, wenn die entstehenden Fahrgeldausfälle vom initiiierenden Landkreis nicht alleine ausgeglichen werden sollen.

Das derzeitige Tarifierungsverfahren im naldo läuft ab wie folgt:

- 1) Nach Feststellung des Jahresabschlusses des Vorjahres sowie der ersten drei (bis vier) Monate des laufenden Jahres berechnet naldo auf Grundlage von Indexwerten die rechnerisch notwendige Tarifierungsrate (TAR) und erarbeitet einen Vorschlag zur Verteilung auf die einzelnen Fahrkarten. Die dafür notwendigen Daten stehen erst Anfang bis Mitte Juni zur Verfügung. Auf dieser Basis unterbreitet der naldo-Geschäftsführer in Anbetracht der Marktverträglichkeit einen Vorschlag zur Anpassung der TAR.
- 2) Der Vorschlag wird, nach Abstimmung mit der Aufsichtsratsvorsitzenden, dann an die naldo-AG versandt, dort beraten und (ggf.) modifiziert als Beschlussvorschlag für den Aufsichtsrat.
- 3) Ca. zwei bis drei Wochen (Mitte bis Ende Juli) später findet die entscheidende Aufsichtsratssitzung statt. Die AR-Unterlagen sind spätestens 14 Tage vor der Sitzung (also Anfang Juli) zu versenden.

Den obigen Konsens (den die Verwaltung aktuell nicht sieht) vorausgesetzt, wurden folgende Varianten der Beteiligung der Kreistage für die Fahrpreisfortschreibung geprüft und bewertet:

- 1) Vorabbeschluss, dass die Aufgabenträger die notwendigen Tarifierungen ganz oder teilweise übernehmen
Aus abwicklungstechnischer Sicht handelt es sich um eine unproblematische Variante, da dem naldo mit hinreichendem Vorlauf eine entsprechende Pauschalzulage gegeben werden kann. Da die notwendige Tarifierungsrate, die die Kostenbelastung der Aufgabenträger bestimmt, erst sehr spät feststeht, könnten sich die Aufgabenträger auch im Vorfeld auf einen (maximalen) Festbetrag, mit dem sie bereit sind den Tarif zu subventionieren, einigen. Nachteilig an dieser Variante ist, dass bei der Vorab-Garantie eines festen Zuschussbetrages die Diskussion um die Marktverträglichkeit bei naldo, in eine unerwünschte Richtung beeinflusst wird, wenn – wie in den Vorjahren – die rechnerisch notwendige Tarifierungsrate höher ausfällt als ihre Marktverträglichkeit.
- 2) Beschluss im Nachgang, dass die Aufgabenträger die notwendigen Tarifierungen ganz oder teilweise übernehmen
 - a. Wie die obige Darstellung zeigt, müsste dieser Beschluss zwischen den Sitzungen der naldo-AG und der Aufsichtsratssitzung erfolgen, also in einem Zeitfenster von wenigen Tagen. Es erscheint aber schon rein abwicklungstechnisch nicht möglich, in diesem engen Zeitfenster in allen vier naldo-Landkreisen die notwendigen Gremienbeschlüsse rechtssicher einzuholen.
 - b. Alternativ denkbar ist daher, in der jeweils letzten Sitzungsrunde der Kreistage vor der Sommerpause (im Nachgang an den naldo-Aussichtsratsbeschluss) die dort beschlossene Tarifierung ganz oder teilweise zu übernehmen. Ein späterer Sitzungstermin ist nicht möglich, weil damit die (technische) Umsetzung der Tarifierung nicht mehr funktioniert.
Dafür müsste der Aufsichtsratsbeschluss des naldo diese Möglichkeit offenhalten, und entsprechend geringer würden in diesem Fall die geplanten neuen Fahrpreise der einzelnen Fahrscheine ausfallen. Die entscheidungserheblichen Kreistagsunterlagen werden allerdings nicht zu den normal üblichen Fristen fertiggestellt werden können.

Im gegenwärtigen System können alle aufgezeigten Varianten nicht überzeugen, so dass die Verwaltung empfiehlt, dieses Thema grundsätzlich zusammen mit der neuen Einnahmeaufteilung im naldo zu behandeln – insbesondere unter der Fragestellung, wie künftig die mittlerweile erlösverantwortlichen Aufgabenträger, die es bei der Gründung des naldo so nicht gab, künftig sinnvoll in das Tarifierungsverfahren eingebunden werden können. Dies soll nach derzeitigem Stand in einem ambitionierten Verfahren Ende 2023 abgeschlossen

sein.

Die „Beteiligungsrechte“ der Landkreise in anderen Verkehrsverbänden sind nicht vergleichbar, da hierfür immer auch die komplette korrespondierende Verbundstruktur zu betrachten ist. Es macht bei einer vergleichenden Betrachtung einen grundlegenden Unterschied, ob es sich um einen Unternehmer-, Aufgabenträger- oder Mischverbund handelt. Eine diesbezügliche Darstellung liegt der Verwaltung aktuell nicht vor und müsste – mit einem deutlichen Arbeitsaufwand zulasten anderer Projekte – zunächst erhoben und aufgearbeitet werden.

Mit Blick auf die derzeitige Pandemiesituation und die notwendige Priorisierung auf die Aufrechterhaltung eines geregelten ÖPNV-Betriebs schlägt die Verwaltung vor, zunächst Gespräche mit dem naldo und den anderen Aufgabenträgern zu führen und das Thema möglichst im Rahmen der neuen Einnahmeaufteilung abzuarbeiten. Modelle in anderen Verbänden sollen dabei zwar grundsätzlich betrachtet und berücksichtigt werden, auf einen detaillierten untersuchenden Vergleich sollte allerdings aus den benannten Gründen verzichtet werden. Die Verwaltung schlägt außerdem vor, den Kreistag über die PG ÖPNV hierzu auf dem Laufenden halten.