

## BESCHLUSSVORLAGE

Bearbeitet von:                      Tel.Nr.:                                      Datum:  
Thomas Wisser                      0761-201-4560                                      27.03.2009

---

### Betreff:

**Änderung der Verbandssatzung des ZRF zum 1. Januar 2009  
- Anpassung der Finanzierung des ZRF**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Öff.</b>	<b>N.Ö.</b>	<b>Empfehlung</b>	<b>Beschluss</b>
bA	29.04.2009		X	X	
<b>VV</b>	<b>10.06.2009</b>	<b>X</b>			<b>X</b>

---

## **Beschlussantrag:**

**Die Satzung des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) wird entsprechend dem ENTWURF der Änderungssatzung, ANLAGE 2, rückwirkend zum 1.Januar 2009 geändert.**

### ANLAGEN:

1. Drucksache bA2008.013 (Sitzung des BA am 13.Nov.2008)
2. Entwurf der ÄNDERUNGSSATZUNG zum 1.Januar 2009
3. Synoptische Übersicht:  
Text der geltenden Satzung - vorgeschlagene Änderungen
4. Tabellarische Übersicht der Strecken(abschnitte) mit Ermittlung eines eigenen Nutzerschlüssels entspr. § 14 Abs.4 Nr.3

## Begründung

### 1. Ausgangslage

Zunächst sei auf die Darstellung der Vorgeschichte, Gründe, Ziele und einzelnen Bestandteile der wesentlichen Änderungen der Verbandssatzung in der Drucksache bA2008.013, Sitzung des BA vom 13. November 2008, verwiesen. Diese Drucksache ist als ANLAGE 1 beigelegt.

Hervorzuheben ist der Abschluss der "FREIBURGER ERKLÄRUNG" vom 10. Dezember 2007 und damit die Fortschreibung der Machbarkeitsstudie BSB-2005 (MBS-2005) auf das Zukunftskonzept "Breisgau-S-Bahn 2020":  
Der gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg vereinbarte ehrgeizigen Infrastrukturausbau bedingt in den nächsten Jahren eine nennenswerte regionale Co-Finanzierung.

Zugleich bekannte sich der ZRF § 4 Abs.2 der Freiburger Erklärung zur längerfristigen Mitfinanzierung des Angebots im Schienenpersonennahverkehrs. Hiermit trugen die Verbandsmitglieder der Tatsache Rechnung, dass sich bereits seit einigen Jahren abzeichnete, dass die indirekte Angebotsmitfinanzierung über Zuschüsse zur Beschaffung neuer Fahrzeuge weder für den SVPN noch für den weiteren Ausbau der regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken einen dauerhaft tragbaren Ansatz darstellte.

### 2. Neuregelung der regionalen Co-Finanzierung im ZRF

Änderung maßgeblicher Regelungen in den §§ 14, 2, 4 und 20 der ZRF-Satzung, Streichung der bisherigen Anlage 2

Unter Verweis auf die näheren Ausführungen in ANLAGE 1 seien folgende wesentliche Eckpunkte hervorgehoben:

- Stichtagsregelung (31. Dezember 2008) zur Abrechnung sämtlicher bisher seitens des ZRF co-finanzierter Projekte zwischen den drei Verbandsmitgliedern auf Basis der Nutzer- und Grundsockelschlüssel von 1997 (Machbarkeitsstudie), um ohne Vorbelastungen auf die neue Regelung ab 2009 übergehen zu können.
- Projektfinanzierung im regionalen ÖPNV sowohl für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch für die regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken, sowohl für die erforderliche Infrastruktur wie für etwaige Kosten des jeweiligen (Mehr-) Angebots.
- Umstellung dieser Projekt-Co-Finanzierung auf einen (100 %-) Nutzerschlüssel. Wegfall des bisherigen „Grundsockels“ in Höhe von 20 v.H. - Mehr Kostentransparenz und damit auch (Eigen-)Verantwortung für die drei Verbandsmitglieder.
- Einbeziehung betriebswirtschaftlich indizierter Schienenersatzverkehre („echte Schienentaktergänzungsverkehre“) als SPNV-angebotsgleiche Leistung in die Verantwortung des ZRF;
- Sicherstellung der steuerlichen Unbedenklichkeit und EU-Konformität der Co-Finanzierungen für Infrastruktur wie für betriebliche Angebote;
- Übernahme der von einzelnen Verbandsmitgliedern vorfinanzierten, nicht im Haushalt des ZRF veranschlagten Projekte (Bahnhof Emmendingen, Kaiserstuhlbahn-West und Stadtbahn Habsburgerstraße) auf Grundlage des *neuen* § 14 in Finanzierung durch den ZRF, wobei im Einzelnen gemäß § 14 Abs.4 Nr.1-neu jeweils seitens der Verbandsversammlung zu befinden ist.

Auf Grundlage dieser Zielvorgabe wurden Neufassungen bzw. Änderungen einer Reihe zentraler Bestimmungen der ZRF-Satzung konzipiert, die nachfolgend näher erläutert seien, vgl. bitte ANLAGE 2 sowie Übersicht der Regelungen in ANLAGE 3:

a) § 14 Abs.2 bis 5 – neu bei Streichung der bisherigen Anlage 2

Während in den Absätzen 2 und 3 keine inhaltlichen Änderungen vorgenommen werden, sondern diese deshalb neu gefasst werden, um eine transparente Regelungstrennung für die Anwendung der je verschiedenen aufgabenbezogenen Umlageschlüssel zu ermöglichen, stellt Abs.4 (zusammen mit der Anwendungsbestimmung in Absatz 5) die zentrale Neuregelung dar:

Die Umlageberechnung wird komplett auf den – bisher schon angewandten, jetzt in der Satzung definierten – Nutzerschlüssel umgestellt. Die bisherige Basisbeteiligung aller Verbandsmitglieder an allen Maßnahmen über einen festen „Grundsockel“ ( 20 v.H.) entfällt. Bisher wurden nur 80 v.H. der Kosten via Personen/ Kilometer je Verbandsmitglied umgelegt, nunmehr sämtliche Kosten für Maßnahmen „zur Umsetzung des integrierten regionalen Nahverkehrskonzepts Breisgau-S-Bahn in Fortschreibung auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10.Dezember 2007“.

Vorbehaltlich der – jeweils – erforderlichen Zustimmung der Verbandsversammlung zu den Umsetzungsvereinbarungen (§ 14 Abs.4 Nr.1), wofür zufolge §§ 6 Abs.3 i.V.m. 4 Abs.2 Nr.9 Einstimmigkeit vonnöten ist, betrifft künftig die Umlagenerhebung nach Nutzerschlüssel sowohl die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen (§ 14 Abs.4 Nr.2) als auch die Mitfinanzierung von Betriebsleistungen (§ 14 Abs.4 Nr.3) - Verantwortung des ZRF für die Co-Finanzierung des gesamten Projekts.

Im Einzelnen unterscheidet § 14 Abs.4 – nicht zuletzt auch aus Gründen der Vorgaben des Europarechts – systematisch zwischen Zuschüssen zur Infrastruktur, sozusagen wie bisher, und Ausgleichszahlungen zwischen einzelnen Aufgabenträgern – entsprechend dem Verhältnis ZRF – Land (Freiburger Erklärung, § 4 Abs.2).

Während sich der Nutzerschlüssel für betriebliche Leistungen dynamisch mit den jeweils in den künftigen Verkehrserhebungen ermittelten Nutzerzahlen entwickelt – und damit konsequent die Abkehr vom „Grundsockelprinzip“ umsetzt, ist bei der Zuschussgewährung für Planungen und Bau zu beachten, dass es hier gerade wegen der hohen Co-Finanzierungsanteile des ZRF geboten ist, bei Beschlussfassung eine verbindliche Aussage zur Heranziehung der Verbandsmitglieder machen zu können. Daher legt die Satzung hier eine Prognose der künftigen Nutzerzahlen – ausgerichtet an den von der Verbandsversammlung beschlossenen Gesamtnetzausbau – zugrunde; gewissermaßen in Beantwortung der Frage: Welchem Nutzerkreis kommt die geplante Maßnahme zu welchem Anteil zugute, vgl. § 14 Abs.4 Nr.3-neu.

Für die Zuordnung der Nutzer zu den einzelnen Projekten ist die Investitionsplanung und die dort festgelegte Abschnittsbildung maßgebend, welche jeweils eines Beschlusses der Verbandsversammlung bedarf. Der Ermittlung der streckenbezogenen Nutzerschlüssel i.S. § 14 Abs.4 Nr.1-neu liegt die „Abschnittsbildung“ der Verkehrserhebung 2008 zugrunde. Diese sei in ANLAGE 4 tabellarisch wiedergegeben.

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass mit Zustimmung der Rechtsaufsicht nunmehr eine Integration der bisher in Anlage 2 zur ZRF-Satzung geregelten Zuschussung der Stadtbahninfrastruktur in den neuen § 14 Abs.4 Nr.2 Satz 3 möglich wurde, womit die genannte Anlage künftig entfallen kann.

b) § 2 Abs.2 Nr.2 - neu

Die Neufassung dieser Bestimmung dient der klareren Abgrenzung der – finanziellen – Verantwortung des ZRF.

Die Verantwortlichkeit des ZRF wird begrenzt auf den regionalen ÖPNV/ Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Zum SPNV zählt zum einen auch die Verknüpfung mit den Busverkehren, zum anderen – nunmehr explizit – für „angebotsgleiche Busverkehre,

sog. Schienentaktergänzungsverkehre“ (STEV, welche in ANLAGE 1 zu dieser Drucksache definiert wurden). Für Innerortsverkehre ergibt sich damit allenfalls eine planerische Verantwortung des ZRF im Rahmen der Nahverkehrsplanung.

Die strikte, nicht zuletzt europarechtlich gebotene Unterscheidung zwischen Zuschussgewährungen „zur Errichtung von Verkehrsinfrastruktur“, vor allem gem. Entflechtungsgesetz, vormals GVFG, und eines finanziellen Ausgleichs zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern wird hier rechtlich präzise voneinander getrennt. In § 14-neu nimmt Abs.4 hierauf Bezug.

c) § 4 Abs.2 Nr.2, 4 und 9 - neu

Hier wird vorgeschlagen systematisch zu trennen zwischen den ÖPNV-gesetzlichen Aufgaben (Nr.2), der vertraglichen Umsetzung (Nr.4) und der eigenen Rahmen- und Zielvorgabe im ZRF (Nr.9).

Während die Neufassung der Nr.2 und 4 primär formalen Charakter hat, ist Nr.9 von inhaltlicher Relevanz, da hier der Zielhorizont auf welchen die verkehrswissenschaftlichen Prognosen nach § 14 Abs.4 Nr.2 auszurichten sind, bestimmt wird – das Gesamtnetzausbauprogramm. Hierüber ist jeweils explizit durch die Verbandsversammlung zu beschließen, da sich zumindest in den kommenden Jahren im Zuge der Fortschreibung des Integrierten Regionalen Nahverkehrskonzepts auf Grundlage der Freiburger Erklärung Veränderungen in (einzelnen) Zielen und dem (auch finanziellen) Gesamtrahmen ergeben dürften.

Zudem kann die Verbandsversammlung nach Nr.4-neu in Einzelfällen den bA oder den Verbandsvorsitzenden ermächtigen, die erforderlichen Vereinbarungen abzuschließen. Hierdurch wird sichergestellt, dass ein rascher formaler Vollzug – entsprechend der bisherigen Praxis - auf satzungsrechtlich sicherer Grundlage möglich ist/ bleibt, vgl. etwa Drs. bAVV2009.006.

d) § 20 - neu

Wie in der Vorlage für die Sitzung des bA vom 13.November 2008, ANLAGE 1, dargestellt, wird vorgeschlagen, die neue Systematik, insb. des neuen § 14 Abs.4, mit dem Haushaltsjahr 2009 in Geltung zu setzen; daher der Vorschlag zu rückwirkenden Änderung zum 1.Januar diesen Jahres.

Neben der Notwendigkeit zu regeln, welche Schlüssel ab wann der Umlagenerhebung zugrunde zu legen sind, vgl. § 14 Abs.5-neu, bedarf die Frage einer satzungsrechtlichen Festlegung, wie mit den bisher finanzierten Maßnahmen und der Frage einer – möglichen – Endabrechnung erst nach einigen Jahren/ Jahrzehnten umzugehen ist.

Der Entwurf des neuen § 20 sieht einen „Schlussstrich“ zum Ende des Jahres 2008 vor. Ein rückwirkender Ausgleich bisher finanzierter Infrastruktur- oder Betriebskosten soll nicht vorgenommen werden, da die Verwaltungen aller drei Verbandsmitglieder von einer insgesamt fairen und ausgewogenen Co-Finanzierung ausgehen und kein Bedarf für projektbezogene Ausgleichszahlungen, die sich in toto saldieren dürften gesehen wird.

### **3. Formale Anpassungen der ZRF-Satzung**

Vielfältige Regelungen der Satzung des ZRF nehmen Bezug auf die „Machbarkeitsstudie Breisgau-S-Bahn 2005“, genauer auf das INTERGIERTE REGIONALE NAHVERKEHRSKONZEPT vom 19.Juni 1997.

Diese Konzeption wird gegenwärtig im gesamten SPNV-Bereich auf Grundlage der FREIBURGER ERKLÄRUNG vom 10.Dezember 2007 fortgeschrieben. Den künftigen Rahmen wird dann die von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg im Auf-

trag des Landes für 2012/13 avisierte Netzausschreibung darstellen – nicht mehr das Zielkonzept der Machbarkeitsstudie.

Aufgrund dessen ist es erforderlich, diesen künftigen Rahmen und Zielhorizont der Satzung zugrunde zu legen und eine Reihe von entsprechenden Änderungen in die vorgeschlagene Änderungssatzung, ANLAGE 2, aufzunehmen.

Hierauf beruhen die – eher formalen – Änderungsvorschläge der Ziffern 1 (Präambel), 2 (§ 2 Abs.1), 4 (§ 2 Abs.2 Nr.3-5), 6 (§ 5 Abs.4 ), 7 (§ 7 Abs.2 Nr.1), 8 (§ 8 Abs.2 ), 9 (§ 14 Abs.1), 11 (§ 14 Abs.6), 12 (§ 14 Abs.7), 14 (§ 22 wird Satz 2) und 15 (Streichung der Ziffer 1, da es künftig nur noch eine Anlage zur ZRF-Satzung gibt).

Vgl. bitte auch ANLAGE 3, in welcher die Texte der geltenden Satzung den vorgeschlagenen Änderungen gem. Entwurf Änderungssatzung synoptisch gegenübergestellt werden.

Sofern in einzelnen Absätzen Änderungen aufgrund der Bezugnahme auf den geänderten Rahmen angezeigt sind, schlägt die Verwaltung vor, zugleich andere sachgerechte begriffliche Anpassungen vorzunehmen: „Zuständiges Ministerium“, „verantwortliche Vertreter“, „REGIO-VERBUND“ o.ä. (vgl. bitte Änderungsvorschläge 6 und 8) der ANLAGE 2) sowie die Wertgrenze in § 7 Abs.2 Nr.1-neu für im ZRF-Haushalt vorgesehene Maßnahmen den EU-rechtlichen Vergabegrenzen (€ 204.000 zzgl. MwSt.) auf € 250.000 anzupassen.

#### 4. Zusammenfassung

Aus Sicht der Verwaltungen des ZRF und seiner drei Verbandsmitglieder stellen die hiermit vorgeschlagenen Änderungen der Verbandssatzung – die mit der Rechtsaufsicht im Regierungspräsidium, wiewohl nicht genehmigungspflichtig, abgestimmt wurden – eine tragfähige Grundlage dar, um die künftigen Lasten im regionalen Konsens gemeinsam zu schultern - trotz oder vielleicht gerade wegen einer gewollten Dynamik infolge der Anknüpfung an die Ergebnisse der laufenden wie künftiger Verkehrserhebungen.

**Bearbeitet von  
Thomas Wisser**

- Verwaltung ZRF –

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)

---

**DRUCKSACHE ZRF-bA 2008.013**

---

**BESCHLUSSVORLAGE**

Bearbeitet von:                      Tel.Nr.:                                      Datum:  
Herrn Jutzler                              0761-201-4573                                      23.10.2008

---

**Betreff:**

Zukünftige Regelung der regionalen Co-Finanzierung im ZRF  
- Neufassung der ZRF-Satzung

---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	13.11.2008		X		X

---

**Beschlussantrag:**

Der beschließende Ausschuss nimmt den Sachstand zur Anpassung der Satzung des ZRF mit Hinblick auf die regionale Co-Finanzierung künftiger Vorhaben zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, hierzu einen Beschlussvorschlag für die nächsten Sitzungen von bA und VV in 2009 vorzubereiten.

## Begründung

### 1. Anlass

Die "Freiburger Erklärung" vom 10. Dezember 2007 und damit die Fortschreibung der Machbarkeitsstudie BSB 2005 (MBS-2005) auf das Zukunftskonzept "Breisgau-S-Bahn 2020" sehen in den nächsten Jahren einen weiteren ehrgeizigen Infrastrukturausbau vor. Dies bedingt eine nennenswerte regionale Co-Finanzierung.

Die notwendige Bereitstellung der erheblichen Investitionssummen und die langfristige Finanzierung von betrieblichen Folgekosten erfordern, dass die bisherigen Finanzierungsinstrumente des ZRF zugunsten einer einheitlichen Projektfinanzierung zukunftsfähig fortgeschrieben werden. Dabei ist auch die regionale Mitfinanzierung der langfristig anfallenden Folgekosten des Betriebes einzubeziehen. Dieses wurde vom Land Baden-Württemberg in der Freiburger Erklärung seinem Engagement in der Region zugrundegelegt.

Die Verwaltung hat im Auftrag der Verbandsvorsitzenden Grundsätze für eine Fortschreibung des § 14 der ZRF-Satzung erarbeitet, die nachfolgend erläutert und zur Diskussion gestellt werden. Aus Sicht der Verwaltung wird so die Basis für eine Änderung der Satzung des ZRF mit dem Ziel, die Finanzierung im ZRF zu novellieren, geschaffen. Die geplante Neureglung legt neben der Infrastruktur- und Investitionsplanung einen weiteren Grundstein für das Zukunftskonzept BREISGAU-S-BAHN 2020 (siehe hierzu Drucksache ZRF-bA/VV 2007.012).

### 2. Vorgeschichte/Historie

a)

Zunächst ist es erforderlich, eine Schlussabrechnung aller bisherigen Projekte, genauer Projektteile zu ermöglichen, da sich in den vergangenen 12 Jahren gezeigt hat, dass kein Vorhaben zur Gänze abgeschlossen werden konnte. Die Idee der Satzung, erst mit einem vollständigen Abschluss einer (Gesamt-)Maßnahme einschließlich der mittelbar und unmittelbar zusammenhängenden Vorhaben, die für die Ermittlung des Finanzierungsschlüssels relevant wären, – und dann sogar rückwirkend – zwischen den Verbandsmitgliedern abzurechnen, erweist sich als praktisch undurchführbar. 1997 gingen alle von einem wesentlich kürzeren Umsetzungszeitraum aus. Heute erscheint beispielsweise sicher, dass ein Haltepunkt Presshaus zur Verknüpfung der Stadtbahn Haslach mit der Höllentalbahn erst im Zusammenhang mit dem Ausbau der gesamten Höllentalbahn realisierbar sein wird. Die gesamte Haslacher Bahn aber erst rund 15 Jahre nach Inbetriebnahme regional endzufinanzieren, ist nicht sinnvoll.

b)

Seit 2004 zeichnete sich ab, dass die indirekte Betriebskostenmitfinanzierung über Zuschüsse zur Beschaffung neuer Fahrzeuge für den weiteren Ausbau der regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken nicht länger zugrundegelegt werden kann. Bei der VAG war zum damaligen Zeitpunkt kein weiterer Fahrzeugbedarf in näherer Zukunft zu erkennen. Vor dem Hintergrund einer angespannten Finanzlage und einer schwierigen Prioritätendebatte wurde in der VV des ZRF am 13. Oktober 2004 die Verwaltung beauftragt zur weiteren Umsetzung der regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken eine Gesamtvereinbarung mit der VAG vorzubereiten und der Verbandsversammlung vorzulegen (Drucksache ZRF-VV 2004.014).

Aufgrund der unklaren weiteren Mittelzuflüsse von Bund und Land wurde in 2005 die Vorbereitungen für den Abschluss einer Gesamtvereinbarung zu den regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken auf das Jahr 2008 verschoben (Drucksache ZRF-VV 2005.004).

c)

Auch im regionalen SPNV hat sich gezeigt, dass die regionale Mitfinanzierung z. B. für Kapazitätserhöhungen auf der Breisacher Bahn und der Elztalbahn nicht mehr allein durch Fahrzeuginvestitionen darstellbar ist. In § 4 Abs.2 der Freiburger Erklärung hat sich dann der ZRF Ende 2007 gegenüber dem Land zur längerfristigen Mitfinanzierung der Angebotsverbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs bekannt:

„Der ZRF zeigt sich bereit, an das Land eine Mitfinanzierungspauschale im Hinblick auf eine Verdichtung des Angebotes, welche über die Kriterien des ITF hinausgeht, zu zahlen. Diese Pauschale soll wie bisher in jährlichen Raten geleistet werden, wobei sich das Maximum des regionalen Mitfinanzierungsbeitrags am Niveau des derzeitigen Mitfinanzierungsumfanges orientieren soll.“

Auch hier scheidet mithin in Zukunft der Weg über eine - rein investive - Fahrzeugbeschussung aus.

Mit der Neufassung der regionalen Co-Finanzierung wird somit das Ziel verfolgt, eine Gesamtvereinbarung für alle als regional bedeutsam definierten Projekte zu erreichen.

### **3. Eckpunkte der Neuregelung der regionalen Co-Finanzierung im ZRF**

Von der Verwaltung wurde entsprechend der Beschlusslage das Thema aufgegriffen und mit folgender Zielsetzung ein Vorschlag erarbeitet:

- Vor einer Fortschreibung des Projektkatalogs der Machbarkeitsstudie 2005 auf Grundlage der Freiburger Erklärung sollte Klarheit geschaffen werden, dass – so der Vorschlag der Verwaltung – alle bisher finanzierten (Teil-) Projekte auf Grundlage der in der MSB-2005 verankerten Anteile der Verbandsmitglieder als definitiv abgerechnet zu betrachten sind. Damit würde zugleich ein neues Plafonds geschaffen. Sämtliche Maßnahmen sind dann ab 2009 auf Grundlage der in den künftig regelmäßig durchzuführenden Verkehrserhebungen ermittelten Nutzerzahlen verlässlich den Verbandsmitgliedern zuzuordnen. Der Abschluss der bisherigen Finanzierungssystematik soll so nachvollziehbar mit entsprechender Satzungsänderung erfolgen und ein geregelter Übergang zur Neuregelung gewährleistet werden („Schlussabrechnung 2008“). Ohne eine Stichtagsregelung gäbe es ein Nebeneinander von unterschiedlichen Finanzierungssystemen. Dies ist zu vermeiden.
- Die Mitfinanzierung der Angebotsverbesserungen im regionalen ÖPNV sowohl für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch für die regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken soll längerfristig und transparent einbezogen werden.
- Den Aufgabenträgern (Land Baden-Württemberg, Landkreise, Stadt Freiburg) soll es möglich sein, Finanzierungen von betrieblichen Folgekosten – unabhängig von der regionalen Mitfinanzierung – EU-konform in eigener Verantwortung zu gestalten, z. B. in Form von Direktvergaben, Betrauungen oder Ausschreibungen.
- Die neuen Finanzierungsschlüssel sollen für Infrastruktur und Betrieb gleichermaßen einheitlich gelten und einfach sein.
- Projekte, die von einzelnen Verbandsmitgliedern bislang vorfinanziert werden (Bahnhof Emmendingen, Kaiserstuhlbahn West, Habsburgerstraße) sollen in die Neuregelung eingegliedert und entsprechend in den ZRF-Haushalt eingestellt werden (Auflösung der Vorfinanzierungsprojekte).



- Eine grundsätzliche Lösung für die Einbeziehung betriebswirtschaftlich sachgerechter Schienenersatzverkehre („Schientaktergänzungsverkehre“) und klare Abgrenzung dieser Verkehre gegenüber regionalen und lokalen Busangeboten.
- Schlussendlich sollte jede Neufassung ein Mehr an Kostentransparenz schaffen, die Kosten den Verbandsmitgliedern klarer zuordnen und diesen eine größere Finanzverantwortung für die Projekte innerhalb der eigenen Gebietskörperschaft einräumen.

#### 4. Elemente der Neufassung des § 14 ZRF-Satzung

- I) Durch eine – rückwirkende - Satzungsänderung (Ziel Beschluss der Verbandsversammlung am 10.Juni 2009) wird ab dem 1.Januar 2009 die bisherige Umlagenfinanzierung sowohl für die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen als auch für die Mitfinanzierung betrieblicher Folgekosten auf eine neue vereinfachte Systematik umgestellt.
- II) Die regionale Mitfinanzierung bei den betrieblichen Folgekosten von regional bedeutsamen Projekten soll grundsätzlich in Form eines Lastenausgleichs zwischen den Aufgabenträgern erfolgen. Dieses Verfahren wird schon heute im Verhältnis zwischen dem Land, als Aufgabenträger für den SPNV und dem ZRF als regionalem Mitfinanzierer, praktiziert und soll zukünftig für alle ZRF-Projekte gelten. Vor Umsetzung in der ZRF-Satzung muss dieses Verfahren auf Seiten der Stadt noch steuerlich geprüft werden.
- III) Elemente der finanziellen Neuregelung sind:
  - Die bisherige Basisbeteiligung „Grundsockel“ entfällt.
  - Sowohl die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen als auch der Lastenausgleich für die betrieblichen Folgekosten wird vollständig via Nutzerschlüssel (Personenkilometer-Anteile nach Wohnort je Strecke) auf die Verbandsmitglieder umgelegt.
  - Ein rückwirkender Ausgleich zwischen den Verbandsmitgliedern für die Finanzierungsanteile bei der Infrastruktur oder den Lastenausgleich für die betrieblichen Folgekosten erfolgt nicht.
- IV) Die vorfinanzierten Projekte (Bahnhof Emmendingen, Kaiserstuhlbahn-West und Stadtbahn Habsburgerstraße) werden auf der Grundlage der neuen Umlageschlüsselung gemäß Ziffer 2 ab dem Jahr 2009 aufgelöst, die jeweiligen Zahlungen den Verbandsmitglieder (in den nächsten ZRF-Haushalten) den finanziellen Möglichkeiten entsprechend gutgebracht.
- V) Die Finanzierung von Maßnahmen für straßengebundene Verkehre fällt grundsätzlich nicht in die Verantwortung des ZRF. Ausgenommen hiervon sind die Bus-Schiene-Verknüpfungsinfrastruktur sowie - befristet bis 2018, also bis zur Inbetriebnahme der S-Bahn-Verkehre nach einer Ausschreibung - „Schientaktergänzungsverkehre“ durch Busse, wenn diese nachfolgende Voraussetzungen erfüllen:
  - Der Ergänzungsverkehr steht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit einer Angebotsverbesserung auf einer Schienenstrecke.
  - Der Ergänzungsverkehr entspricht der Nachfrage und ist preiswerter als eine entsprechende SPNV-Leistung.
  - Der Ergänzungsverkehr verkehrt auf einer Relation, auf welcher der SPNV – bisher - nicht stündlich (ggf. nicht ½-stündlich) vertaktet verkehrt, und dient dazu, den Takt auf der Relation im tageszeitlichen Rahmen gleichartiger regionaler SPNV-Leistungen sicher-/ herzustellen.

- Der Ergänzungsverkehr ist entsprechend der Taktung der SPNV-Leistung vertaktet („echte“ Ergänzung/ „echter“ Ersatz).
- Der Ergänzungsverkehr bedient auf dieser Grundlage – genauso wie eine SPNV-Leistung – die Bahnhöfe auf der Relation („Schnellbus“).
- Zusätzliche Erschließungskilometer z.B. zur Andienung eines Ortszentrums statt des (peripheren) Bahnhofs fallen damit nicht unter die Finanzverantwortung des ZRF.

## 5. Weiteres Verfahren

Die Verwaltung wird die vorgeschlagene Neuregelung im Lichte der Diskussion der Sitzung des bA am 13. November 2008 weiter konkretisieren und erarbeitet daraufhin einen Vorschlag zur Vorberatung in der Sitzung des beschließenden Ausschusses am 29. April 2009 - mit dem Ziel einer Beschlussempfehlung für die folgende Sitzung der Verbandsversammlung am 10. Juni 2009.

Bearbeitet von  
Thomas Wisser  
Christian Jutzler

- Verwaltung ZRF -

# **Änderungssatzung**

zur

## **Verbandssatzung**

für den

### **"Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)"**

#### **Artikel 1**

Die Satzung des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg vom 1.Oktober 1999 i.d.F. 31.12.2007 wird im nachfolgend dargestellten Umfang geändert (ANNEX). Sie ist in der Fassung dieser Änderungssatzung gemäß § 19 neu bekannt zu machen.

#### **Artikel 2**

Diese Änderungssatzung tritt – rückwirkend - zum 1.Januar 2009 in Kraft.

Freiburg im Breisgau, den 10..Juni 2009

gez.  
Oberbürgermeister Dr.Dieter Salomon  
Verbandsvorsitzender

**ANNEX**

**1.**

Die Präambel erhält folgenden Wortlaut:

Der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, der Landkreis Emmendingen und die Stadt Freiburg arbeiten aufgrund des öffentlich-rechtlichen Vertrages vom 1. Januar 1984, des Vertrages zur Einführung der Regio-Umweltkarte vom 1. September 1991 und seit der Gründung des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) am 31. August 1994 mit dem Ziel der dauerhaften Förderung und des stetigen Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eng zusammen. Dieses einvernehmliche Zusammenwirken wird fortgesetzt und weiterentwickelt.

Um die vertrauensvolle, verlässliche und zielorientierte Zusammenarbeit mit allen Beteiligten im ÖPNV zu stärken, werden Strukturen des regionalen Nahverkehrs den sich ändernden Rahmenbedingungen stetig angepasst. Hierdurch sollen im Verbandsgebiet zukunftsfähige und flexible Formen der Koordination und Kooperation gesichert werden - vor allem um das Integrierte regionale Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005 weiterzuentwickeln und im Hinblick auf dessen Fortschreibung zum Netz 2018 auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10. Dezember 2007 zusammen mit dem Land Baden-Württemberg und den Verkehrsunternehmen sachgerecht umzusetzen.

Die Stadt Freiburg i.Br. sowie die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen vereinbaren aufgrund des § 6 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (GKZ) in der Fassung vom 16. September 1974 (GBl. S. 408, zuletzt geändert am 14.12.2004, GBl. S. 884) daher die nachstehende Verbandssatzung.

**2.**

§ 2 Abs.1 Satz 3 wird wie folgt neu gefasst:

Grundlage hierfür ist die Machbarkeitsstudie für ein Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005 vom 19. Juni 1997 und deren Fortschreibung auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10. Dezember 2007 im Hinblick auf das Jahr 2018 (Nahverkehrsentwicklungsplan) sowie der hieraus abgeleitete jeweilige Nahverkehrsplan.

**3.**

In § 2 Abs.2 wird Nr.2 durch folgende Fassung ersetzt:

2. Umsetzung und Finanzierung der im Integrierten regionalen Nahverkehrskonzept begründeten Projekte im regionalen ÖPNV/ Schienenpersonennahverkehr (SPNV - nebst dessen Ergänzung durch angebotsgleiche Busverkehre, sog. Schienentaktergänzungsverkehre, und Verknüpfungen mit dem regionalen Busverkehr) einschließlich Abschluss diesem Zweck dienender Vereinbarungen, insbesondere zwecks
  - a) Zuschussgewährung zur Errichtung von Verkehrsinfrastruktur (Infrastrukturzuschüsse),
  - b) finanziellen Ausgleichs zugunsten von Aufgabenträgern für Verkehrsangebote (Ausgleichszahlungen);

**4.**

§ 2 Abs.2 Nr.3 -5 werden wie folgt neu gefasst:

3. Vertretung der Belange des ZRF und seiner Verbandsmitglieder aufgrund deren Auftrags gegenüber Dritten, insbesondere dem Land Baden-Württemberg, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg sowie den Infrastrukturunternehmen.
4. Koordination der Interessen der Verbandsmitglieder als Aufgabenträger gemäß §§ 5 und 6 Abs.1 ÖPNVG im regionalen ÖPNV/ SPNV, insbesondere im Verhältnis zu den Verkehrsunternehmen und der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF).
5. Zuschussgewährung für die Verbundtarife im Verbandsgebiet (Tarifzuschuss).

**5.**

In § 4 Abs.2 werden die Nr.2, 4 und 9 ersetzt durch folgende Fassung:

2. die Nahverkehrsentwicklungsplanung sowie deren Konkretisierung durch Nahverkehrspläne gemäß § 11 ÖPNVG Baden-Württemberg;
4. den Abschluss von Verträgen mit dem Land Baden-Württemberg, dem Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF) sowie den Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet, soweit die Verbandsversammlung den beschließenden Ausschuss oder den Verbandsvorsitzenden hierzu nicht im Einzelfall ermächtigt;
9. die Umsetzungsplanung (Investitionsplanung) für das Integrierte regionale Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn (Machbarkeitsstudie vom 19.Juni 1997 in Fortschreibung auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10.Dezember 2007) und das aufgrund der regelmäßig durchgeführten Verkehrserhebungen jeweils fortzuschreibende Gesamtnetzausbauprogramm sowie alle hierzu erforderlichen Vereinbarungen i.S. § 14 Abs.4 dieser Satzung;

**6.**

§ 5 Abs.4 wird wie folgt neu gefasst:

An den Sitzungen der Verbandsversammlung nehmen ein Vertreter des zuständigen Ministeriums des Landes Baden-Württemberg sowie die Geschäftsführung des REGIO-VERBUNDS (kommunale Verbundgesellschaft) beratend teil, soweit die Verbandsversammlung im Einzelfall nichts anderes beschließt. Gleiches gilt für jeweils einen Vertreter der Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet und verantwortliche Vertreter der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH ( RVF).

**7.**

In § 7 Abs.2 wird Nr.1 wie folgt neu gefasst:

alle Maßnahmen zur Realisierung des Integrierten regionalen Nahverkehrskonzepts Breisgau-S-Bahn in Fortschreibung auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10.Dezember 2007 im Rahmen des von der Verbandsversammlung jährlich oder einzelprojektbezogen mit dem Haushalt zu verabschiedenden Umsetzungsplans für das Gesamtprojekt in Höhe von EUR 250.000,-- bis zu EUR 1,5 Mio.

**8.**

§ 8 Abs.2 wird wie folgt neu gefasst:

Das zuständige Ministerium des Landes Baden-Württemberg und die Geschäftsführung des REGIO-VERBUNDS sowie der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF) nehmen an den Sitzungen beratend teil, soweit der Ausschuss im Einzelfall nichts anderes beschließt.

**9.**

§ 14 Abs.1 wird wie folgt neu gefasst:

- (1) Die Aufwendungen des Zweckverbands werden, soweit sie nicht durch Zuschüsse oder sonstige Einnahmen gedeckt werden können, durch Umlagen finanziert. Die Höhe der Umlagen (Anteil jedes Verbandsmitglieds am Finanzbedarf) wird im Haushaltsplan für jedes Haushaltsjahr getrennt für den Verwaltungshaushalt (Verwaltungs- und Betriebskostenumlage) und den Vermögenshaushalt (Kapitalumlage) festgesetzt. Die von den Verbandsmitgliedern aufzubringenden Umlagen bemessen sich je nach Finanzierungsziel nach im Folgenden festgelegten Schlüsseln.

**10.**

In § 14 werden die Absätze 2 und 3 ersetzt durch die neuen Absätze 2 bis 5:

- (2) Der Einwohnerschlüssel ist die Bemessungsgrundlage für die Höhe der jährlich zu entrichtenden Umlagen der Verbandsmitglieder, soweit nachfolgend nichts Abweichendes bestimmt wird. Er bestimmt sich nach dem Verhältnis der Anzahl der Einwohner der Verbandsmitglieder zueinander zum Stichtag 30.Juni des Vorjahrs.
- (3) Den Abschluss entsprechender Vereinbarungen vorausgesetzt, dienen die Verbandsumlagen der Mitfinanzierung (Bezuschussung) der Verbundaufgaben, von Verbundgesellschaften sowie der Verbundtarife im Verbandsgebiet. Für die Finanzierung der Verbundtarife findet – entsprechend der ANLAGE zu dieser Satzung, welche das Nähere regelt - der Tarifschlüssel Anwendung.
- (4) Soweit die Umlagen zwecks Umsetzung des Integrierten regionalen Nahverkehrskonzepts Breisgau-S-Bahn in Fortschreibung auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10.Dezember 2007 erhoben werden, findet der Nutzer-Schlüssel Anwendung. Er ergibt sich aus dem Verhältnis der – aufgrund anerkannter verkehrswissenschaftlicher Methoden - ermittelten Summe der Personenkilometer der ÖPNV-Nutzer je Verbandsmitglied zueinander (Wohnortprinzip). Im einzelnen gilt folgendes:
  1. Vertragliche Grundlage  
Maßstab, Art, Umfang und Abwicklung der Zuschussung seitens des Zweckverbands sind vertraglich vor Umsetzung eines Projekts mit den beteiligten Unternehmen bzw. Aufgabenträgern festzulegen.
  2. Zuschüsse zur Verkehrsinfrastruktur, § 2 Abs.2 Nr.2a  
Der Beitrag der Verbandsmitglieder zu den Kosten der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur bemisst sich für das jeweilige, in der Investitionsplanung mit separatem Nutzerschlüssel erfasste Infrastrukturvorhaben nach dem (künftigen) Nutzer-Schlüssel, der auf der Grundlage der letzten durchgeführten Verkehrserhebung im Hinblick auf das zeitgleich zu aktualisierende Gesamtnetzausbauprogramm zu prognostizieren ist.. Maßgebend ist die Nutzer-Prognose zum Zeitpunkt des jeweiligen Planungs- bzw. Baubeschlusses.  
Zur Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur regional bedeutsamer Stadtbahnmaßnahmen, die nach dem 31.Dezember 2007 realisiert werden, trägt der Zweckverband lediglich in Höhe der Gesamtsumme nach vorstehenden Sätzen 1 und 2 ermittelten von den Verbandsmitgliedern Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Landkreis Emmendingen zu leistenden Umlagen bei.
  3. Ausgleichszahlungen für Verkehrsangebote, § 2 Abs.2 Nr.2b  
Der Beitrag der Verbandsmitglieder zu dem mit einem Aufgabenträger vereinbarten Verkehrsangebot im regionalen SPNV oder auf regional bedeutsamen Stadtbahnlinien bemisst sich nach dem Nutzer-Schlüssel – bezogen auf die jeweilige Relation, das jeweilige regionale SPNV-Teilnetz oder das regionale SPNV-Gesamtnetz. Maßgebend sind die Nutzeranteile der jeweils letzten Verkehrserhebung.
- (5) Die für den Nutzerschlüssel relevanten Nutzerzahlen sind grundsätzlich alle 5 Jahre aufgrund einer entsprechend konzipierten Verkehrserhebung zu aktualisieren und ab dem darauf folgenden Jahr der internen Kostenzuordnung für die Erhebung der entsprechenden Anteile der Verbandsumlage zugrunde zu legen (Stichtagsregelung): Die rechtzeitige Vorbereitung obliegt dem REGIO-VERBUND. Soweit die Aktualisierung der Nutzerzahlen bzw. die hierauf basierenden Prognosen nicht rechtzeitig zur Beschlussfassung vorliegen, werden der betreffende Haushalt bzw. die zu erhebenden Verbandsumlagen zunächst vorläufig auf der Grundlage der bisherigen Nutzerzahlen kalkuliert und festgesetzt. Diese vorläufigen Festsetzungen werden über die Umlagen zum nächsten auf die Aktualisierung folgenden Haushalt auf Grundlage der aktualisierten Nutzerzahlen ausgeglichen.

**11.**

§ 14 Abs.4 wird - unter Streichung bisherigen Sätze 2 und 3 - zu Abs.6.

**12.**

§ 14 Abs.5 wird zu Abs.7.

**13.**

§ 20 wird ersetzt durch folgende Neufassung:

Sämtliche in den Haushalten des Zweckverbands bis einschließlich Haushaltsjahr 2008 verausgabten Zweckverbandsmittel zwecks Umsetzung der regionalen Nahverkehrsentwicklungsplanung (Integriertes Regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005) gelten im bis einschließlich Rechnungsergebnis 2008 seitens des Zweckverbands (mit-)finanzierten Umfang auf Grundlage der Kostenschlüssel der Investitionsplanung vom 17.Dezember 2008 zum Stichtag 31.Dezember 2008 zwischen den Verbandsmitgliedern als abgerechnet (Stichtagsregelung). Die bis dahin verwandten Umlageschlüssel finden darüber hinaus nur im Fall von Erstattungen (Rückzahlungen überhöhter Zuschüsse des Zweckverbands) Anwendung.

**14.**

In § 22 wird Satz 2 durch folgende Neufassung ersetzt

Ab dem 1.Januar 2009 findet sie in der Fassung der Änderungssatzung entsprechend Beschluss der Verbandsversammlung vom 10.Juni 2009 Anwendung.

**15.**

Bei den Worten „Anlage 1 zu § 14 Abs.3 der Satzung des ZRF“ wird die Ziffer „1“ gestrichen.

**16.**

Die „Anlage 2 zu § 14 Abs.3 a.E. der Satzung des ZRF“ entfällt.

**TEXT-AUSZUG**  
**GELTENDE SATZUNG**  
 vom 1. Oktober 1999  
 zuletzt geändert am 13. Dezember 2007

**Verbandssatzung**  
 für den  
**"Zweckverband  
 Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)"**

**Präambel**

Der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, der Landkreis Emmendingen und die Stadt Freiburg arbeiten aufgrund des öffentlich-rechtlichen Vertrages vom 1. Januar 1984, des Vertrages zur Einführung der Regio-Umweltkarte vom 1. September 1991 und seit der Gründung des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) am 31. August 1994 mit dem Ziel der dauerhaften Förderung und des stetigen Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eng zusammen. Dieses einvernehmliche Zusammenwirken wird fortgesetzt und weiterentwickelt. So werden die Voraussetzungen für eine Übernahme weiterer Aufgaben, insb. des regionalen Schienenpersonennahverkehrs, geschaffen.

**Zum Vergleich:**  
**ENTWURF**  
**SATZUNGS-ÄNDERUNGEN**  
 rückwirkend zum 1. Januar 2009

**Verbandssatzung**  
 für den  
**"Zweckverband  
 Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)"**

**Präambel**

Der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, der Landkreis Emmendingen und die Stadt Freiburg arbeiten aufgrund des öffentlich-rechtlichen Vertrages vom 1. Januar 1984, des Vertrages zur Einführung der Regio-Umweltkarte vom 1. September 1991 und seit der Gründung des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) am 31. August 1994 mit dem Ziel der dauerhaften Förderung und des stetigen Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eng zusammen. Dieses einvernehmliche Zusammenwirken wird fortgesetzt und weiterentwickelt. ~~So werden die Voraussetzungen für eine Übernahme weiterer Aufgaben, insb. des regionalen Schienenpersonennahverkehrs, geschaffen.~~



Zur Stärkung der vertrauensvollen, verlässlichen und zielorientierten Zusammenarbeit mit allen Beteiligten im ÖPNV wird nunmehr eine Neuausrichtung der Strukturen des regionalen Nahverkehrs vorgenommen. Hierdurch sollen im Verbandsgebiet zukunftsfähige und flexible Formen der Koordination und Kooperation entstehen - vor allem um das *Integrierte regionale Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005* zusammen mit den konzessionierten Verkehrsunternehmen sachgerecht umzusetzen. Zugleich wird dem Prinzip der rechtlichen und organisatorischen Trennung der Ebenen der Leistungsbestellung und der Leistungserbringung Rechnung getragen.

Die Stadt Freiburg i.Br. sowie die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen vereinbaren aufgrund des § 6 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (GKZ) in der Fassung vom 16. September 1974 (GBl. S. 408) daher die nachstehende

## **V e r b a n d s s a t z u n g :**

### **§ 2**

#### **Aufgaben des Zweckverbands**

- (1) Der Zweckverband entwickelt auf der Grundlage des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG Baden-Württemberg) vom 8. Juni

~~Zur Stärkung~~ Um die ~~der~~ vertrauensvollen, verlässlichen und zielorientierten Zusammenarbeit mit allen Beteiligten im ÖPNV zu stärken, werden die ~~wird nunmehr eine Neuausrichtung der~~ Strukturen des regionalen Nahverkehrs den sich ändernden Rahmenbedingungen stetig angepasst. ~~vorgenommen.~~ Hierdurch sollen im Verbandsgebiet zukunftsfähige und flexible Formen der Koordination und Kooperation gesichert werden ~~entstehen~~ - vor allem um das Integrierte regionale Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005 weiterzuentwickeln und im Hinblick auf dessen Fortschreibung zum Netz 2018 auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10. Dezember 2007 zusammen mit dem Land Baden-Württemberg und den konzessionierten Verkehrsunternehmen sachgerecht umzusetzen. ~~Zugleich wird dem Prinzip der rechtlichen und organisatorischen Trennung der Ebenen der Leistungsbestellung und der Leistungserbringung Rechnung getragen.~~

Die Stadt Freiburg i.Br. sowie die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen vereinbaren aufgrund des § 6 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (GKZ) in der Fassung vom 16. September 1974 (GBl. S. 408, zuletzt geändert am 14.12.2004, GBl. S.884) daher die nachstehende

## **V e r b a n d s s a t z u n g :**

### **§ 2**

#### **Aufgaben des Zweckverbands**

- (1) Der Zweckverband entwickelt auf der Grundlage des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG Baden-Württemberg) vom 8. Juni 1995 (GBl. 417) die maßgeblichen verkehrspolitischen

<p>1995 (GBl. 417) die maßgeblichen verkehrspolitischen Leitlinien. Er fördert, unterstützt und koordiniert den regionalen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dessen Ausbau. Grundlage hierfür ist die Machbarkeitsstudie für ein Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005 vom 19.Juni 1997 (Nahverkehrsentwicklungsplan) sowie der jeweilige Nahverkehrsplan.</p> <p>(2) Dem Zweckverband werden folgende Aufgaben übertragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. die schrittweise Umsetzung der Planungen (nach Maßgabe des Nahverkehrs- und des Nahverkehrsentwicklungsplans) sowie deren Finanzierung im Zusammenwirken mit den Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet, einschließlich der Leistungskoordination im regionalen ÖPNV/ SPNV;</li> <li>3. die Koordination der Interessen der Verbandsmitglieder als Aufgabenträger gemäß §§ 5 und 6 Abs.1 ÖPNVG;</li> <li>4. die Vertretung der Belange des ZRF und seiner Verbandsmitglieder aufgrund deren Auftrags im regionalen ÖPNV gegenüber Dritten, insbesondere dem Land Baden-Württemberg, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg.</li> <li>5. Zuschussgewährung für die Verbundtarife im Verbandsgebiet.</li> </ol>	<p>Leitlinien. Er fördert, unterstützt und koordiniert den regionalen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dessen Ausbau. Grundlage hierfür ist die Machbarkeitsstudie für ein Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005 vom 19.Juni 1997 <u>und deren Fortschreibung auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10.Dezember 2007 im Hinblick auf das Jahr 2018</u> (Nahverkehrsentwicklungsplan) sowie der <u>hieraus abgeleitete</u> jeweilige Nahverkehrsplan.</p> <p>(2) Dem Zweckverband werden folgende Aufgaben übertragen:</p> <p><b>(NEUFASSUNG Nr.2)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. <u>Umsetzung und Finanzierung der im Integrierten regionalen Nahverkehrskonzept begründeten Projekte im regionalen ÖPNV/ Schienenpersonennahverkehr (SPNV - nebst dessen Ergänzung durch angebotsgleiche Busverkehre, sog. Schienentaktergänzungsverkehre, und Verknüpfungen mit dem regionalen Busverkehr) einschließlich Abschluss diesem Zweck dienender Vereinbarungen, insbesondere zwecks</u> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) <u>Zuschussgewährung zur Errichtung von Verkehrsinfrastruktur (Infrastrukturzuschüsse),</u></li> <li>b) <u>finanziellen Ausgleichs zugunsten von Aufgabenträgern für Verkehrsangebote (Ausgleichszahlungen);</u></li> </ol> </li> <li>3. <u>Vertretung der Belange des ZRF und seiner Verbandsmitglieder aufgrund deren Auftrags ... gegenüber Dritten, insbesondere dem Land Baden-Württemberg, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg sowie den Infrastrukturunternehmen.</u></li> <li>4. <u>Koordination der Interessen der Verbandsmitglieder als Aufgabenträger gemäß §§ 5 und 6 Abs.1 ÖPNVG im regionalen ÖPNV/ SPNV, insbesondere im Verhältnis zu den Verkehrsunternehmen und der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF).</u></li> <li>5. <u>Zuschussgewährung für die Verbundtarife im Verbandsgebiet (Tarifzuschuss).</u></li> </ol>
--	---

<p style="text-align: center;"><b>§ 4</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Aufgaben der Verbandsversammlung</b></p> <p>(2) Die Verbandsversammlung beschließt über</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. den Nahverkehrs- und den Nahverkehrsentwicklungsplan gemäß § 11 ÖPNVG Baden-Württemberg;</li> <li>4. den Abschluss von Verträgen mit dem Land Baden-Württemberg sowie des Grundlagen- und Zuschussvertrags mit den Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet;</li> <li>9. den jährlich zu erstellenden Umsetzungsplan für das Integrierte regionale Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005 gemäß dem jeweils geltenden Nahverkehrsplan;</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>§ 4</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Aufgaben der Verbandsversammlung</b></p> <p>(2) Die Verbandsversammlung beschließt über</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. <u>den Nahverkehrs- und den die Nahverkehrsentwicklungsplanung sowie deren Konkretisierung durch Nahverkehrspläne gemäß § 11 ÖPNVG Baden-Württemberg;</u></li> <li>4. den Abschluss von Verträgen mit dem Land Baden-Württemberg, <u>sowie des Grundlagen- und Zuschussvertrags mit dem Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF) sowie den Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet, soweit die Verbandsversammlung den beschließenden Ausschuss oder den Verbandsvorsitzenden hierzu nicht im Einzelfall ermächtigt;</u></li> <li>9. <u>die Umsetzungsplanung (Investitionsplanung) den jährlich zu erstellenden Umsetzungsplan für das Integrierte regionale Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005 (Machbarkeitsstudie vom 19.Juni 1997 in Fortschreibung auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10.Dezember 2007) und das aufgrund der regelmäßig durchgeführten Verkehrserhebungen jeweils fortzuschreibende Gesamtnetzausbauprogramm sowie alle hierzu erforderlichen Vereinbarungen i.S. § 14 Abs.4 dieser Satzung;</u></li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b>§ 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Zusammensetzung der Verbandsversammlung und Stimmrecht</b></p> <p>(4) An den Sitzungen der Verbandsversammlung nehmen ein Vertreter des Umwelt- und Verkehrsministeriums Baden-Württemberg sowie die Geschäftsführung einer kommunalen Verbundgesellschaft beratend teil, soweit die Verbandsversammlung im Einzel-</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Zusammensetzung der Verbandsversammlung und Stimmrecht</b></p> <p>(4) An den Sitzungen der Verbandsversammlung nehmen ein Vertreter <u>des zuständigen Ministeriums des Landes Umwelt- und Verkehrsministeriums</u> Baden-Württemberg sowie die Geschäftsführung <u>des REGIO-VERBUNDS</u> <del>(einer kommunalen</del></p>

fall nichts anderes beschließt. Gleiches gilt für jeweils einen Vertreter der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet und einen Vertreter einer Verbund-Organisation der Verkehrsunternehmen (bisherige Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH, RVF).

### § 7

#### Beschließender Ausschuss

- (2) Der beschließende Ausschuss entscheidet über
1. die Vergaben zur Realisierung der Machbarkeitsstudie Breisgau-S-Bahn 2005 im Rahmen des von der Verbandsversammlung jährlich oder einzelprojektbezogen mit dem Haushalt zu verabschiedenden Umsetzungsplans für das Gesamtprojekt in Höhe von EUR 150.000,-- bis zu EUR 1,5 Mio.

### § 8

#### Zusammensetzung des beschließenden Ausschusses

- (2) Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg und die Geschäftsführung der kommunalen Verbundgesellschaft, an welcher der ZRF beteiligt ist, nehmen an den Sitzungen beratend teil, soweit der Ausschuss im Einzelfall nichts anderes beschließt.

Verbundgesellschaft) beratend teil, soweit die Verbandsversammlung im Einzelfall nichts anderes beschließt. Gleiches gilt für jeweils einen Vertreter der ~~konzessionierten~~ Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet und verantwortliche Vertreter der ~~einen Vertreter einer Verbund-Organisation der Verkehrsunternehmen (bisherige~~ Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF).

### § 7

#### Beschließender Ausschuss

- (2) Der beschließende Ausschuss entscheidet über
1. die Vergaben alle Maßnahmen zur Realisierung der Machbarkeitsstudie des Integrierten regionalen Nahverkehrskonzepts Breisgau-S-Bahn 2005 in Fortschreibung auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10. Dezember 2007 im Rahmen des von der Verbandsversammlung jährlich oder einzelprojektbezogen mit dem Haushalt zu verabschiedenden Umsetzungsplans für das Gesamtprojekt in Höhe von EUR ~~1~~250.000,-- bis zu EUR 1,5 Mio.

### § 8

#### Zusammensetzung des beschließenden Ausschusses

- (2) Das ~~Verkehrsministerium~~ zuständige Ministerium des Landes Baden-Württemberg und die Geschäftsführung des REGIO-VERBUNDS ~~der (kommunalen Verbundgesellschaft), an welcher der ZRF beteiligt ist,~~ sowie der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF) nehmen an den Sitzungen beratend teil, soweit der Ausschuss im Einzelfall nichts anderes beschließt.

<p style="text-align: center;"><b>§ 14</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Deckung des Finanzbedarfs</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 14</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Deckung des Finanzbedarfs</b></p>
<p>(1) Die Aufwendungen des Zweckverbands werden, soweit sie nicht durch Zuschüsse oder sonstige Einnahmen gedeckt werden können, durch Umlagen finanziert. Die Höhe der Umlagen wird im Haushaltsplan für jedes Haushaltsjahr getrennt für den Verwaltungshaushalt (Verwaltungs- und Betriebskostenumlage) und den Vermögenshaushalt (Kapitalumlage) festgesetzt.</p> <p>(2) Bemessungsgrundlage für die Höhe der jährlich zu entrichtenden Umlagen der Verbandsmitglieder (prozentualer Anteil jedes Verbandsmitglieds am gesamten Finanzbedarf) ist grundsätzlich das jeweilige Verhältnis der Anzahl der Einwohner der Verbandsmitglieder zueinander (Einwohnerschlüssel). Stichtag ist jeweils der 30.Juni des Vorjahres.</p> <p>(3) Den Abschluss entsprechender Vereinbarungen vorausgesetzt, dienen die Verbandsumlagen neben der Finanzierung der Aufgaben des Zweckverbands der Mitfinanzierung der Verbundaufgaben, von Verbundgesellschaften, der Verbundtarife im Verbandsgebiet sowie von Nahverkehrsinfrastrukturmaßnahmen, insbesondere der Umsetzung der Machbarkeitsstudie Integriertes Regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005. Soweit die Umlagen zu den beiden letztgenannten Zwecken erhoben werden, gelten für die kommunalen Verbandsmitglieder folgende Regelungen:</p>	<p>(1) Die Aufwendungen des Zweckverbands werden, soweit sie nicht durch Zuschüsse oder sonstige Einnahmen gedeckt werden können, durch Umlagen finanziert. Die Höhe der Umlagen (<u>Anteil jedes Verbandsmitglieds am Finanzbedarf</u>) wird im Haushaltsplan für jedes Haushaltsjahr getrennt für den Verwaltungshaushalt (Verwaltungs- und Betriebskostenumlage) und den Vermögenshaushalt (Kapitalumlage) festgesetzt. <u>Die von den Verbandsmitgliedern aufzubringenden Umlagen bemessen sich je nach Finanzierungsziel nach den im Folgenden festgelegten Schlüsseln.</u></p> <p>(2) <u>Der Einwohnerschlüssel ist die Bemessungsgrundlage für die Höhe der jährlich zu entrichtenden Umlagen der Verbandsmitglieder</u> (<del>prozentualer Anteil jedes Verbandsmitglieds am gesamten Finanzbedarf</del>) <u>ist grundsätzlich das jeweilige, soweit nachfolgend nichts Abweichendes bestimmt wird. Er bestimmt sich nach dem Verhältnis der Anzahl der Einwohner der Verbandsmitglieder zueinander (Einwohnerschlüssel) zum Stichtag</u> <del>ist jeweils der</del> 30.Juni des Vorjahres.</p> <p><b>(NEUFASSUNG der Absätze 3 bis 5)</b></p> <p>(3) <u>Den Abschluss entsprechender Vereinbarungen vorausgesetzt, dienen die Verbandsumlagen der Mitfinanzierung (Bezuschussung) der Verbundaufgaben, von Verbundgesellschaften sowie der Verbundtarife im Verbandsgebiet. Für die Finanzierung der Verbundtarife findet – entsprechend der ANLAGE zu dieser Satzung, welche das Nähere regelt - der Tarifschlüssel Anwendung.</u></p> <p>(4) <u>Soweit die Umlagen zwecks Umsetzung des Integrierten regionalen Nahverkehrskonzepts Breisgau-S-Bahn in Fortschreibung auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10.Dezember 2007 erhoben werden, findet der Nutzer-Schlüssel Anwendung.</u></p>

1. Zur Finanzierung der Verbundtarife tragen die Verbandsmitglieder entsprechend dem aus der Anlage 1 zu dieser Satzung ersichtlichen Umfang und Verhältnis bei (Tarifschlüssel). Die Anlage ist Bestandteil dieser Satzung.
2. Zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen durch den Zweckverband tragen die Verbandsmitglieder im jeweils vereinbarten Umfang bei (Infrastrukturschlüssel). Soweit nichts Abweichendes vereinbart wird, findet der Einwohnerschlüssel Anwendung.
3. Für die Beteiligung der Verbandsmitglieder an den auf den Zweckverband entfallenden Kosten der Umsetzung der sog. Zwischenstufe "Z" der Machbarkeitsstudie Breisgau-S-Bahn 2005 wird ein einheitlicher Schlüssel festgelegt. Dieser setzt sich zu 4/5 aus einem streckenspezifischen Nutzungsanteil und zu 1/5 aus einer gemeinsamen Basisbeteiligung ("Grundsockel") zusammen.  
Die Anteile an diesem Grundsockel ergeben sich aus einer Interessenquote wie folgt: Stadt Freiburg i.Br. 35,2 %, Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald 39,6 % und Landkreis Emmendingen 25,2 %. Die Verpflichtung der Verbandsmitglieder am Nutzungsanteil bestimmen sich jeweils streckenspezifisch nach den von der Anzahl der Nutzer pro Verbandsmitglied in dem kostenverursachenden Verkehrsmittel zurückgelegten Personenkilometer.  
Bei einer wesentlichen Änderung der Grundlagen der Schlüsselbildung für den Grundsockel ist über eine Schlüsselanpassung zu entscheiden. Ob und inwieweit sich die Grundlagen geändert haben, ist jeweils zum 1.Juni des letzten Jahres der Laufzeit des jeweiligen Nahverkehrsplans, erstmals zum 1.Juni 2003 zu überprüfen, womit die kommunale Verbundgesellschaft (REGIO-VERBUND) beauftragt werden kann. Eine Anpassung des Grundsockels ist vorzunehmen, wenn sich die Grundlagen seiner Festlegung um mehr als 20 v.H. bezogen auf den Anteil zumindest eines Verbandsmitglieds gegenüber der letzten Festlegung geän-

Er ergibt sich aus dem Verhältnis der – aufgrund anerkannter verkehrswissenschaftlicher Methoden - ermittelten Summe der Personenkilometer der ÖPNV-Nutzer je Verbandsmitglied zueinander (Wohnortprinzip). Im einzelnen gilt folgendes:

1. Vertragliche Grundlage

Maßstab, Art, Umfang und Abwicklung der Bezuschussung seitens des Zweckverbands sind vertraglich vor Umsetzung eines Projekts mit den beteiligten Unternehmen bzw. Aufgabenträgern festzulegen.

2. Zuschüsse zur Verkehrsinfrastruktur, § 2 Abs.2 Nr.2a

Der Beitrag der Verbandsmitglieder zu den Kosten der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur bemisst sich für das jeweilige, in der Investitionsplanung mit separatem Nutzerschlüssel erfasste Infrastrukturvorhaben nach dem (künftigen) Nutzer-Schlüssel, der auf der Grundlage der letzten durchgeführten Verkehrserhebung im Hinblick auf das zeitgleich zu aktualisierende Gesamtnetzausbauprogramm zu prognostizieren ist. Maßgebend ist die Nutzer-Prognose zum Zeitpunkt des jeweiligen Planungs- bzw. Baubeschlusses.

Zur Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur regional bedeutsamer Stadtbahnmaßnahmen, die nach dem 31.Dezember 2007 realisiert werden, trägt der Zweckverband lediglich in Höhe der Gesamtsumme nach vorstehenden Sätzen 1 und 2 ermittelten von den Verbandsmitgliedern Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Landkreis Emmendingen zu leistenden Umlagen bei.

3. Ausgleichszahlungen für Verkehrsangebote, § 2 Abs.2 Nr.2b

Der Beitrag der Verbandsmitglieder zu dem mit einem Aufgabenträger vereinbarten Verkehrsangebot im regionalen SPNV oder auf regional bedeutsamen Stadtbahnlinien bemisst sich nach dem Nutzer-Schlüssel – bezogen auf die jeweilige Relation, das jeweilige regionale SPNV-Teilnetz oder das regionale SPNV-Gesamtnetz. Maßgebend sind die Nutzeranteile der jeweils letzten Verkehrserhebung.

<p>dert haben. In diesen Fall sind die Grundsockelanteile der betroffenen Verbandsmitglieder wie folgt anzupassen:                  a) um 20 v.H. bei Abweichungen von weniger als einem Drittel,                  b) um 33 v.H. bei Abweichungen um weniger als der Hälfte,                  c) um 50 v.H. bei größeren Abweichungen.                  Die Anteile der übrigen Verbandsmitglieder ändern sich gemäß des Verhältnisses von deren Schlüsselanteile zueinander entsprechend.                  Für regional bedeutsame Stadtbahnmaßnahmen, die nach dem 31.12.2007 realisiert werden, sind Anteile entsprechend Anlage 2 zu dieser Satzung zu erheben.</p>	<p>(5) <u>Die für den Nutzerschlüssel relevanten Nutzerzahlen sind grundsätzlich alle 5 Jahre aufgrund einer entsprechend konzipierten Verkehrserhebung zu aktualisieren und ab dem darauf folgenden Jahr der internen Kostenzuordnung für die Erhebung der entsprechenden Anteile der Verbandsumlage zugrunde zu legen (Stichtagsregelung): Die rechtzeitige Vorbereitung obliegt dem REGIO-VERBUND. Soweit die Aktualisierung der Nutzerzahlen bzw. die hierauf basierenden Prognosen nicht rechtzeitig zur Beschlussfassung vorliegen, werden der betreffende Haushalt bzw. die zu erhebenden Verbandsumlagen zunächst vorläufig auf der Grundlage der bisherigen Nutzerzahlen kalkuliert und festgesetzt. Diese vorläufigen Festsetzungen werden über die Umlagen zum nächsten auf die Aktualisierung folgenden Haushalt auf Grundlage der aktualisierten Nutzerzahlen ausgeglichen.</u></p>
<p>(4) Der Gesamtbetrag der jährlichen Umlage jedes Verbandsmitglieds ergibt sich aus der Summe der Umlageanteile nach Absätzen 2 und 3. Der Umlageanteil nach Absätzen 3 Nr.3 wird für den jährlich zu erstellenden Haushalt zwischen den Verbandsmitgliedern zunächst auf Basis einer Prognose zum Nutzungsanteil abgeschätzt. Der tatsächliche Nutzungsanteil jedes Verbandsmitgliedes wird nach Realisierung der jeweiligen Einzelinfrastrukturmaßnahmen aufgrund von Verkehrszählungen ermittelt.</p>	<p>(6) Der Gesamtbetrag der jährlichen Umlage jedes Verbandsmitglieds ergibt sich aus der Summe der Umlageanteile nach Absätzen 2 bis 4. ≡</p>
<p>(5) Die Umlagen sind vierteljährlich nach Zahlungsaufforderung zum 15.Februar, 15.Mai, 15.August und 15.November eines Jahres zur Zahlung fällig. Bei Verzug sind Zinsen in Höhe von 2 v.H. über dem jeweiligen Basiszinssatz (Zinssatz für längerfristige Refinanzierungskredite der Europäischen Zentralbank, LRG-Satz) zu entrichten.</p>	<p>(7) Die Umlagen sind vierteljährlich nach Zahlungsaufforderung zum 15.Februar, 15.Mai, 15.August und 15.November eines Jahres zur Zahlung fällig. Bei Verzug sind Zinsen in Höhe von 2 v.H. über dem jeweiligen Basiszinssatz (Zinssatz für längerfristige Refinanzierungskredite der Europäischen Zentralbank, LRG-Satz) zu entrichten.</p>

<p style="text-align: center;"><b>§ 20</b> <b>Übergangsbestimmung</b></p> <p>(1) Der Zweckverband ist zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungssatzung vom 8.Juli 1999 noch Gesellschafter der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF). Er beabsichtigt, seine Beteiligung an dieser zeitnah aufzugeben. Voraussetzung hierfür ist die Verankerung wichtiger Interessen des ZRF in den künftigen vertraglichen Grundlagen der RVF und der hinzutretenden vertraglichen Vereinbarungen. Dieses soll spätestens zum 31.Dezember 2000 erfolgen.</p> <p>(2) Aufgrund der Verbandssatzung vom 31.August 1994 und ihrer Änderungssatzungen vorgenommene Wahlen und Abstimmungen gelten als gemäß dieser Satzung erfolgt.</p> <p style="text-align: center;"><b>§ 22</b> <b>Inkrafttreten</b></p> <p>Diese Satzung tritt am 1.Oktober 1999 in Kraft. Zugleich tritt die Satzung des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg vom 21.November 1995, geändert durch Änderungssatzung vom 13.September 1996 und 19.Dezember 1997 außer Kraft.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 20</b> <b>Übergangsbestimmung</b></p> <p><b>(NEUFASSUNG)</b></p> <p><u>Sämtliche in den Haushalten des Zweckverbands bis einschließlich Haushaltsjahr 2008 verausgabten Zweckverbandsmittel zwecks Umsetzung der regionalen Nahverkehrsentwicklungsplanung (Integriertes Regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005) gelten im bis einschließlich Rechnungsergebnis 2008 seitens des Zweckverbands (mitfinanzierten Umfang auf Grundlage der Kostenschlüssel der Investitionsplanung vom 17.Dezember 2008 zum Stichtag 31.Dezember 2008 zwischen den Verbandsmitgliedern als abgerechnet (Stichtagsregelung). Die bis dahin verwandten Umlageschlüssel finden darüber hinaus nur im Fall von Erstattungen (Rückzahlungen überhöhter Zuschüsse des Zweckverbands) Anwendung.</u></p> <p style="text-align: center;"><b>§ 22</b> <b>Inkrafttreten</b></p> <p>Diese Satzung tritt am 1.Oktober 1999 in Kraft. <del>Zugleich tritt die Satzung des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg vom 21.November 1995, geändert durch Änderungssatzung vom 13.September 1996 und 19.Dezember 1997 außer Kraft.</del> <u>Ab dem 1.Januar 2009 findet sie in der Fassung der Änderungssatzung entsprechend Beschluss der Verbandsversammlung vom 10.Juni 2009 Anwendung.</u></p>
---	--



<p><b>Anlagen</b></p> <p><b>ANLAGE 1 zu § 14 Abs.3</b></p>	<p><b>Anlagen</b></p> <p><b>ANLAGE 4 zu § 14 Abs.1 Ziff.2 der Satzung des ZRF</b></p>
<p><b>ANLAGE 2 zu § 14 Abs.3 Ziff.3 a.E. der Satzung des ZRF</b></p> <p>Öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen der Stadt Freiburg i. Br., dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und dem Landkreis Emmendingen über die Finanzierungsanteile des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) bei regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken i.S. § 14 Abs.3 der Satzung des ZRF</p> <p>Die Vertragsparteien sind Mitglieder des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF). Eine der wesentlichen Aufgaben des Zweckverbands ist die Realisierung des Integrierten Regionalen Nahverkehrskonzeptes Breisgau-S-Bahn 2005. Hierzu haben die Vertragsparteien in der Satzung des Zweckverbands in § 14 Abs.3 Nr.2 und 3 (künftig: ZRF-Satzung) eine Regelung zur Deckung des Finanzbedarfs getroffen.</p> <p>In Abweichung dieser Satzungsbestimmung vereinbaren die Parteien auf der Grundlage von § 19 Abs.2 GKZ für die regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken, die Bestandteil der sogenannten Zwischenstufe Z des Integrierten Regionalen Nahverkehrskonzeptes Breisgau-S-Bahn 2005 sind, Folgendes:</p> <p>Zur Finanzierung des kommunalen Anteils an den Kosten der Umsetzung der regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken i.S. § 14 Abs.3 ZRF-Satzung (also Stadtbahnmaßnahmen Littenweiler sowie in die nördlichen Stadtteile und nach Gundelfingen) erbringt der ZRF lediglich einen Finanzierungsanteil in Höhe der Gesamtsumme der auf Grund von § 14 Abs.3 Nr.3 der Satzung des ZRF ermittelten Finanzierungsanteile der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen. Dieser Finanzierungsanteil wird dem ZRF vom Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und vom Landkreis Emmendingen entsprechend der jeweiligen Anteilsquoten nach § 14 Abs.3 Nr.3 ZRF-Satzung zur Verfügung gestellt.</p>	<p><del>ANLAGE 2 zu § 14 Abs.3 Ziff.3 a.E. der Satzung des ZRF</del></p> <p><b>(Anm.:</b> <b>Inhaltlich ersetzt durch § 14 Abs.4 Nr.2 Satz 4, s.o.)</b></p> <p><del>Öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen der Stadt Freiburg i. Br., dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und dem Landkreis Emmendingen über die Finanzierungsanteile des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) bei regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken i.S. § 14 Abs.3 der Satzung des ZRF</del></p> <p><del>Die Vertragsparteien sind Mitglieder des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF). Eine der wesentlichen Aufgaben des Zweckverbands ist die Realisierung des Integrierten Regionalen Nahverkehrskonzeptes Breisgau-S-Bahn 2005. Hierzu haben die Vertragsparteien in der Satzung des Zweckverbands in § 14 Abs.3 Nr.2 und 3 (künftig: ZRF-Satzung) eine Regelung zur Deckung des Finanzbedarfs getroffen.</del></p> <p><del>In Abweichung dieser Satzungsbestimmung vereinbaren die Parteien auf der Grundlage von § 19 Abs.2 GKZ für die regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken, die Bestandteil der sogenannten Zwischenstufe Z des Integrierten Regionalen Nahverkehrskonzeptes Breisgau-S-Bahn 2005 sind, Folgendes:</del></p> <p><del>Zur Finanzierung des kommunalen Anteils an den Kosten der Umsetzung der regional bedeutsamen Stadtbahnstrecken i.S. § 14 Abs.3 ZRF-Satzung (also Stadtbahnmaßnahmen Littenweiler sowie in die nördlichen Stadtteile und nach Gundelfingen) erbringt der ZRF lediglich einen Finanzierungsanteil in Höhe der Gesamtsumme der auf Grund von § 14 Abs.3 Nr.3 der Satzung des ZRF ermittelten Finanzierungsanteile der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen. Dieser Finanzierungsanteil wird dem ZRF vom Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und vom Landkreis Emmendingen entsprechend der jeweiligen Anteilsquoten nach § 14 Abs.3 Nr.3 ZRF-Satzung zur Verfügung gestellt.</del></p>

## Konzept Breisgau-S-Bahn

- Verbandsinterner Finanzierungsschlüssel (ZRF)
- Konzept für die Datenerhebung im Rahmen der Verkehrserhebung 2008 - Definition der maßgeblichen Abschnitte

Leitfrage: *Wieviele Pkm legen Einwohner aus Freiburg, Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen auf den maßgeblichen Abschnitten zurück?*

Strecke	Zählung				Bemerkungen	für Schlüssel Nr.
	Lfd. Nr.	relevante Linien Fahrplan 2008	maßgeblicher Abschnitt*			
			von	bis		
Breisacher Bahn	1	729 (BSB GmbH)	Hp Klinikum	Bf Breisach	inkl. Kurzläufer Freiburg-Gottenheim	1.1, 1.2
	2	729 (BSB GmbH)	Freiburg Hbf	Bf Breisach	inkl. Kurzläufer Freiburg-Gottenheim	1.3
Drei-Seen-Bahn	3	728 (DB AG)	Titisee	Seebrugg		2.1
Elztalbahn	4	726 (BSB GmbH)	Denzlingen	Elzach	inkl. Kurzläufer zwischen Denzlingen und Waldkirch, ohne Züge der Linie 702 (Rheintalbahn)	3.1, 3.2
	5	726 (BSB GmbH)	Freiburg Hbf	Elzach	inkl. Kurzläufer zwischen Freiburg und Waldkirch, ohne Züge der Linie 702 (Rheintalbahn)	3.4, 3.5
Höllentalbahn	6	727 (DB AG)	Freiburg Hbf	Titisee	inkl. Kurzläufer zwischen Freiburg und Kirchzarten bzw. Himmelreich	4.1
	7	727 (DB AG)	Titisee	Döggingen	Linie unterbrochen in Neustadt (Wechsel Elektro. / Diesel)	4.2
Kaiserstuhlbahn-Ost	8	101 (SWEG)	Gottenheim	Endingen	inkl. Kurzläufer zwischen Gottenheim und Bahlingen	5.1, 5.2, 5.3
Kaiserstuhlbahn-West	9	102 (SWEG) - Zug	Breisach	Endingen		6.1, 6.2
	10	102 (SWEG) - Zug 102 (SWEG) - Bus	Breisach Breisach	Sasbach Jechtingen	die Ergebnisse sind insgesamt für die Bus- und Zugleistungen zu erheben und darzustellen	6.3.1
	11	102 (SWEG) - Zug	Jechtingen	Endingen	die Ergebnisse sind so zu erheben und darzustellen, dass sie aggregiert werden können zu: A)+B)	6.3.2
	12	102 (SWEG) - Zug	Endingen	Riegel DB		6.3.2
Münstertalbahn	13	113 (SWEG) - nur Zug	Bad Krozingen	Münstertal (Schw.)		8.1
Rheintalbahn-Süd		702 (DB AG)	Freiburg Hbf	Schliengen bzw. Bad Bellingen	maßgeblicher Abschnitt richtet sich nach dem Haltekonzept der Züge jenseits der Verbandsgrenze, die vereinzelt Fahrten der SWEG auf der Rheintalbahn und die Kurzläufer Freiburg-Müllheim sind einzubeziehen, die ergebnisse sind für das gesamte Zugangebot auf der Rheintalbahn zu erheben und darzustellen.	9.1
	14	Münstertalbahn (SWEG)	Freiburg Hbf	Bad Krozingen		
Rheintalbahn-Nord	15	702 (DB AG)	Freiburg Hbf	Ringsheim bzw. Orschweier bzw. Lahr (Schw.)	maßgeblicher Abschnitt richtet sich nach dem Haltekonzept der Züge jenseits der Verbandsgrenze, die Kurzläufer Freiburg-Emmendingen sind einzubeziehen, nicht aber die Züge der Linie 726 Freiburg-Denzlingen-Waldkirch/Elzach	9.2
Stadtbahn Haslach	16	Linie 5 (VAG)	Haltestelle Johanneskirche	Haltestelle Am Lindenwäldle		11.1, 11.2
Stadtbahn in die nördlichen Stadtteile und nach Gundelfingen	17	Linie 2 (VAG)	Haltestelle Siegesdenkmal	Haltestelle Okenstraße	maßgeblicher Abschnitt A) } die Ergebnisse sind so zu erheben und darzustellen, dass sie aggregiert werden können zu: A)+B)	13.1.1
	18	Linie 2 (VAG)	Haltestelle Okenstraße	Haltestelle Hornusstraße		maßgeblicher Abschnitt B)
	19	Linie 2 (VAG)	Haltestelle Hornusstraße	Haltestelle Reutebachgasse		13.2

Anlage