



Verkehrsverbund

Neckar-Alb-Donau GmbH

## Die Verbundstruktur

und die

Entwicklung des Verbundes  
in den Jahren 2002 bis 2004

# Abschnitt 1: Die Verbundstruktur



## „naldo“

„naldo“ – ein ungewöhnlicher Name für einen Verkehrsverbund? Keineswegs. Es ist ein Name, der sich unmittelbar aus der offiziellen Firmenbezeichnung der Verbundgesellschaft ableitet: Verkehrsverbund **N**eckar-**A**lb-**D**onau GmbH; es ist aber auch ein Name, der sich seit 01.01.2002 rasch in das Bewusstsein eingepreßt und der zusammen mit seinem Logo zu einem eigenständigen, freundlichen, dynamischen und sympathischen Erscheinungsbild beigetragen hat. naldo ist damit einfach merk(!)-würdig.



## naldoLand

Ziel jeder Verbundgründung ist, Linien von einzelnen Verkehrs-unternehmen zu einem Netz zusammenzufassen, in welchem ein einheitlicher Tarif zur Anwendung kommt. Mit einem Fahrschein können die Fahrgäste Ihre Reise durchführen, unabhängig davon, welche Verkehrsmittel sie benutzen und wer deren Eigentümer ist.

Mit den Landkreisen Reutlingen, Tübingen, Sigmaringen und dem Zollernalbkreis entstand ein naldoLand mit ca. 3.700 qkm, mit 821.000 Einwohnern, mit 9 Eisenbahn- und 220 Buslinien sowie mit insgesamt ca. 2.400 Haltestellen.



Bei der Abgrenzung eines Verbundraums, der auch bei naldo zunächst den Gebieten der beteiligten Landkreise entsprach, besteht jedoch die Gefahr, neue Grenzen zu schaffen, die nicht mit den verkehrlichen Bedürfnissen im Einklang stehen.

So wurde bereits zu Verbundstart mit der Integration der Ammertalbahn in den naldo-Tarif eine Überlappungswabe mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) geschaffen, zum 15.05.03 wurde der Stuttgarter Flughafen, zum 01.08.03 Teile des Verkehrsverbundes Rottweil (VVR) tariflich eingebunden. Alle Netzerweiterungen werden streng am zu erzielenden Kundennutzen und ihren finanziellen Auswirkungen bewertet.

## naldo-Positionierung

Mit der Gründung des naldo haben sich 4 Landkreise und 46 Verkehrsunternehmen gemeinsam entschlossen, sich konsequenter, aktiver, nachhaltiger, zukunftssicherer, aber auch partnerschaftlicher für den ÖPNV in den vier Kreisen einzusetzen. Die Verbundgesellschaft naldo soll als Organisations- und Planungsunternehmen gemeinsam mit seinen Gesellschaftern den ÖPNV in der Region auf das bestmögliche Niveau hin verbessern und die Leitfunktion einer „modernen Mobilität im weiten Umkreis“ übernehmen.

Der konsequente Kommunikationsauftritt des naldo soll dazu beitragen, dass das Verkehrsmittelwahlverhalten sich zugunsten des ÖPNV wandelt und mittelfristig für signifikante Fahrgastzuwächse sorgt. naldo gibt sich dabei als jung, freundlich, dynamisch, sympathisch, offen, fair und dialogorientiert zu erkennen. naldo tritt nach außen im Bewusstsein auf ein attraktives Angebot im ÖPNV selbstbewusst auf.

## naldo-Tarif

Zwischenzeitlich sind es 42 Waben, in die das naldo-Tarifgebiet eingeteilt ist. Die Fahrpreise richten sich nach der Anzahl der befahrenen Waben. Bei 5 Waben hört das Zählen auf – die Tickets werden zur Netzkarte.

### Tarifwabenplan



Das Fahrscheinsortiment umfasst zunächst die im ÖPNV üblichen Fahrscheine. Das Angebot wird ergänzt durch zielgruppenorientierte Angebote wie das Semesterticket, die Eltern-Sparkarte, das Tricky Ticket (Freizeitticket für Jugendliche) und ab 2005 das Abo 63 Plus.

Die einzelnen Zeitkarten enthalten unterschiedliche Attraktivitätsmerkmale wie die Übertragbarkeit, Mitnahmeregelungen und Freizeitregelungen. Für Familien bietet naldo ein besonderes Schnäppchen an: Je nach Anzahl der in einer Familie gekauften Schülermonatskarten werden auf die Jahres-Abos der Erwachsenen bis zu 80 % Rabatt gewährt; die Schülermonatskarten und die Jahres-Abos der Eltern gelten ab 13.15 Uhr netzweit (Freizeitregelung).

## naldo-Ziele

Auch naldo hat sich als oberstes Ziel gesetzt, das Verkehrsmittelwahlverhalten

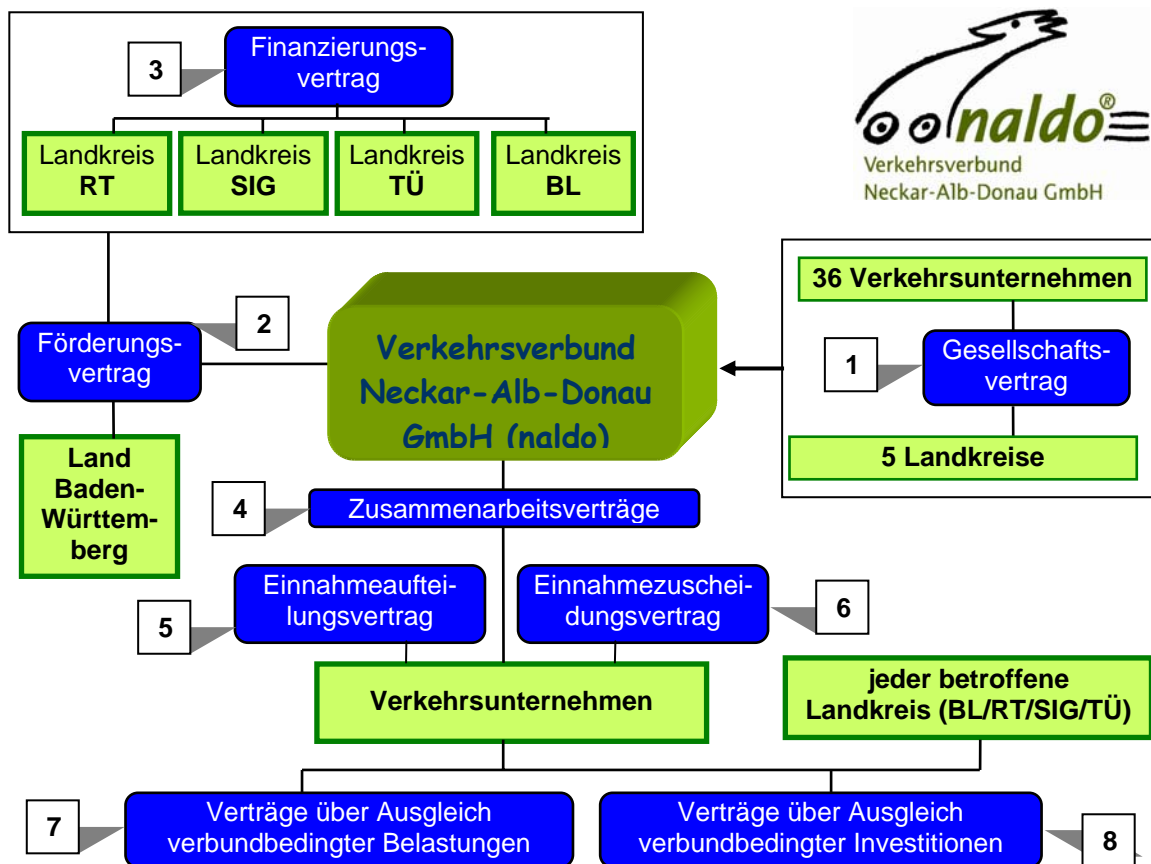
zugunsten des ÖPNV zu beeinflussen. Bei der Vertragsgestaltung stand im Vordergrund, die betriebswirtschaftliche Verantwortung für den ÖPNV bei den Verkehrsunternehmen zu belassen und nur die verbundbedingten Belastungen auf die Landkreise als Aufgabenträger zu übertragen. Nur so war es möglich, einen Mischverbund zu gründen, ohne den Wettbewerb unter den Verkehrsunternehmen einzuschränken.

Die Einnahmeaufteilung enthält finanzielle Anreize für die Verkehrsunternehmen, ihre Angebote zu sichern und auszubauen.



### **naldo-Organisationsstruktur**

(Stand 04.2005)



Kernstück der Verbundorganisation ist die Ende 2000 gegründete Verbundgesellschaft naldo (1). Gesellschafter sind 4 Landkreise (seit August 2003 ist zusätzlich der Landkreis Rottweil beteiligt) und zwischenzeitlich 36 Verkehrsunternehmen. Davon haben sich 28 private Verkehrsunternehmen zum Regionalverkehr Neckar-Donau GmbH (RND) zusammengeschlossen, der diese Gruppe der Verkehrsunternehmen gesellschaftsrechtlich im naldo vertritt. Mit 8 weiteren Verkehrsunternehmen wurden Kooperationsverträge abgeschlossen.

Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an der Verbundfinanzierung (2). Die Landkreise untereinander haben gebietsbezogen die Verteilung der verbundbedingten Belastungen vereinbart (3). Die Zusammenarbeitsverträge (4) regeln die Rahmenbedingungen der Leistungserbringung durch die Verkehrsun-

ternehmen für die Verbundverkehre. Die Verteilung der Verbundeinnahmen erfolgt nach den Bestimmungen des Einnahmeaufteilungs- und Einnahmezuscheidungsvertrages (5, 6). Die Landkreise haben sich gegenüber den Verkehrsunternehmen verpflichtet, die verbundbedingten Belastungen zu übernehmen (7) und sich an den verbundbedingten Investitionen zu beteiligen (8).



### **naldo-Finanzierung**

Die zur Berechnung der verbundbedingten Belastungen relevanten Einnahmen der Verkehrsunternehmen bestehen aus den Fahrgeldeinnahmen, den Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG / § 6a AEG und den Erstattungen für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter nach den §§ 148 ff SGB IX. Im ersten Verbundjahr gehen die Fahrgeldeinnahmen und damit die Erstattungen zurück, während die Ausgleichszahlungen insbesondere infolge des sog. Verbundzuschlags steigen.

Mit Einführung eines Verbundtarifs entstehen Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste (HV / DTV). Harmonisierungsverluste entstehen bei der Angleichung der vor Verbundstart bestehenden Haustarife der einzelnen Verkehrsunternehmen an den Verbundtarif; Durchtarifierungsverluste entstehen dadurch, dass Umsteiger zwischen Verkehrsunternehmen nach Einführung eines Verbundtarifs anstelle mehrerer Fahrscheine nur noch einen benötigen und der Preis für diesen weit unter dem addierten Gesamtpreis der einzelnen Fahrscheine liegt.

|                                      |                                      |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| <b>§ 148 SGB IX</b>                  | <b>HV/DTV</b>                        |
| <b>§ 45a<br/>PBefG/<br/>§ 6a AEG</b> | <b>§ 148 SGB IX</b>                  |
| <b>Fahrgeld-<br/>einnahmen</b>       | <b>§ 45a<br/>PBefG/<br/>§ 6a AEG</b> |
| <b>Fahrgeld-<br/>einnahmen</b>       | <b>Fahrgeld-<br/>einnahmen</b>       |
| Basisjahr                            | 1. Verbund-<br>jahr                  |

Die Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste berechnen sich aus der Differenz der Einnahmen des 1. Verbundjahrs und denen des Basisjahrs. Zusätzlich erhalten die Verkehrsunternehmen noch einen Ausgleich für die im 1. Verbundjahr nicht durchführbare Tarifierungsanpassung. Beide Beträge zusammen ergeben den sog. Differenzbetrag. Um die Verkehrsunternehmen mit der Einführung des Verbundtarifs nicht wirtschaftlich zu benachteiligen, gleichen die Landkreise und das Land Baden-Württemberg diesen Differenzbetrag im ersten Verbundjahr und in den Folgejahren aus. Vertraglich wurde vereinbart, dass dieser Differenzbetrag nicht dynamisiert wird. Die Zuschussgeber erhalten damit ein hohes Maß an Planungssicherheit. Entstehen in den Folgejahren aus den Fahrausweisverkäufen Mehreinnahmen, die über dem vorgenommenen Tarifierungsanpassungssatz liegen, erhalten die Verkehrsunternehmen davon 50 %; die andere Hälfte reduziert den Differenzbetrag.

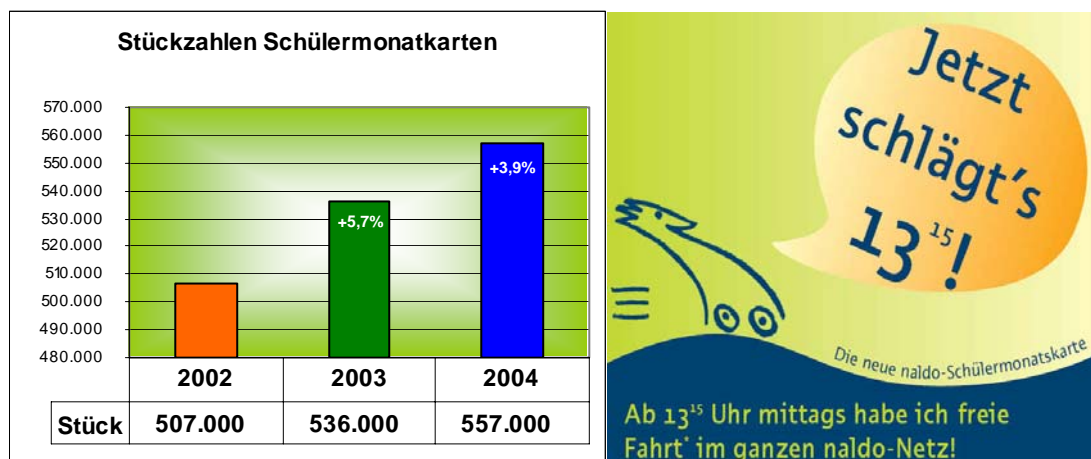
Tarifierungsanpassungen werden mit der Mehrheit der Stimmen der Verkehrsunternehmen vom naldo-Aufsichtsrat beschlossen.

# Abschnitt 2: Die Entwicklung des Verbundes in den Jahren 2002 bis 2004

## Aktivitäten seit Verbundstart

- Weiterentwicklung des naldo-Tarifs

Ab 01.04.2002 gelten die Schülermonatskarten im Freizeitverkehr verbundweit. Mit jeder Schülermonatskarte dürfen an Schultagen ab 13.15 Uhr und an Wochenenden und in den gesetzlichen Schulferien gantztägig alle Busse und Bahnen benutzt werden. Dieser Zusatznutzen hat sicherlich zum Erfolg der Verkaufszahlen der Schülermonatskarte beigetragen (vgl. nachfolgende Grafik).



Ab 01.05.2003 erhalten Eltern mit der Elternsparkarte in Abhängigkeit der in der Familie gekauften Schülermonatskarten bis zu 80 % Rabatt auf ihre Jahres-Abos. Insgesamt wurden im Jahr 2004 3.321 Monatsabschnitte der Elternsparkarte verkauft.



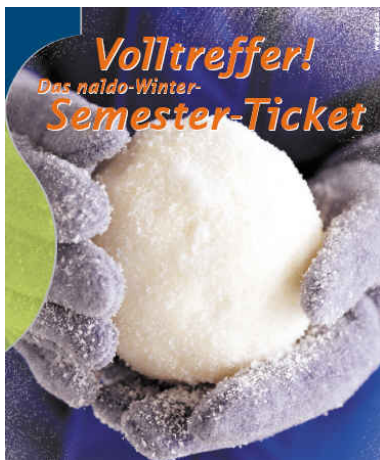
Ab 01.01.2004 ist das Tricky Ticket, die Freizeit-Monatkarte für Jugendliche unter 21 Jahre, im Angebot des naldo-Tarifs. Erfreulicherweise konnten im Jahr 2004 bereits über 7.000 Tricky Tickets abgesetzt werden.



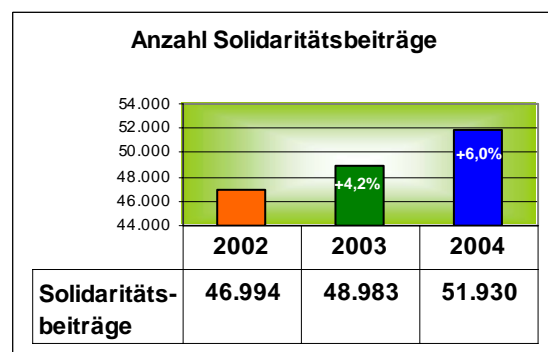
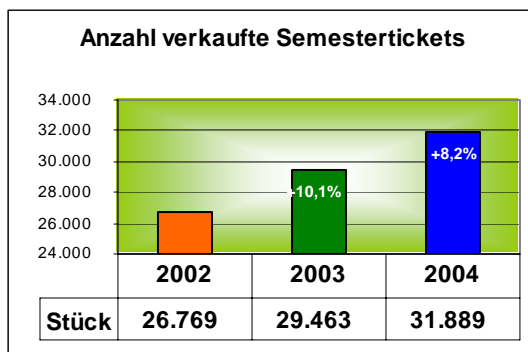
Ab 01.01.2004 wird im gesamten Gebiet des naldo das Baden-Württemberg-Ticket und das Schöne-Wochenende-Ticket anerkannt und vertrieben. Im Jahr 2004 wurden im naldo-Gebiet insgesamt mehr als 44.000 Baden-



Württemberg-Tickets und 30.000 Schöne-Wochenende-Tickets verkauft.

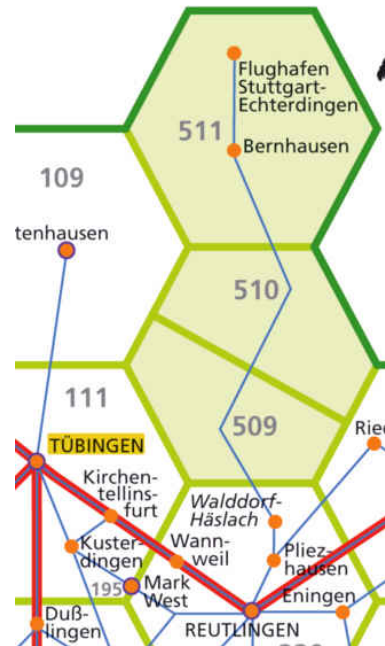


Das Semesterticket ist nach wie vor einer der Verkaufsschlager im naldo Tarifangebot. Zum Wintersemester 2004/2005 konnte die Fachhochschule Albstadt/Sigmaringen, Standort Albstadt, mit in das verbundweit gültige Semesterticket eingebunden werden. Bisher galt es für Studierende der Universität Tübingen sowie der Fachhochschulen in Reutlingen und Rottenburg. Das Semesterticket wird zwischenzeitlich von 61,4% der Studierenden genutzt.



- **Tarifkooperationen mit den Nachbarverbänden**

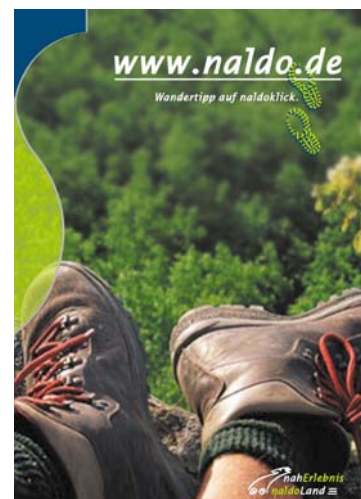
Mit Einführung des Flughafenbusses eXpresso am 15.05.2003 erstreckt sich der naldo-Tarif bis zum Flughafen Stuttgart-Echterdingen.



Ab 01.08.2003 werden Teile des Landkreises Rottweil in den naldo-Tarif integriert.

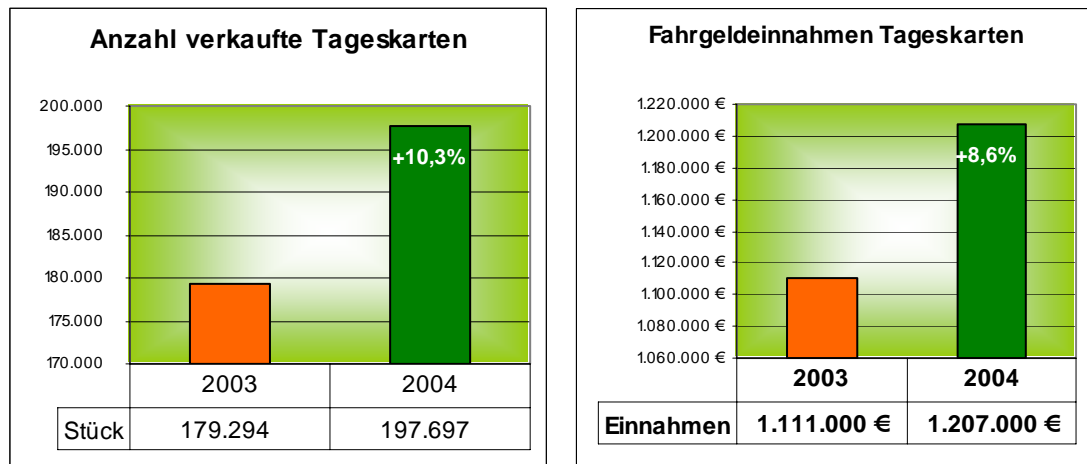
- **[www.naldoLand.de](http://www.naldoLand.de)**

Im Rahmen des 2. ÖPNV-Innovationsprogramms unterstützte das Land Baden-Württemberg das Projekt „nahErlebnis naldoLand“. Im Internet werden knapp 50 Touren und 250 Ziele im naldoLand beschrieben und interaktiv mit der elektronischen Fahrplanauskunft verknüpft. Dieses Freizeitportal wurde vom Verkehrsclub Deutschland anlässlich des 2. bundesweiten Wettbewerbs „Königliche Verhältnisse bei Bus und Bahn“ ausgezeichnet.





Der Erfolg des Projekts nahErlebnis naldoLand, das im Mai 2004 eröffnet wurde, lässt sich z. B. an der Entwicklung der Tages- (Gruppen-)karten messen:



Der Verkauf der Tageskarten ist im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr um 10,3% gestiegen. Die Fahrgeldeinnahmen sind dabei um 96.000 € angewachsen. Damit hat sich das Projekt bezogen auf die von naldo aufgewendeten Mittel bereits im ersten Jahr amortisiert. Monatlich sind unter [www.naldoLand.de](http://www.naldoLand.de) ca. 7.000 Besuche im Internet zu verzeichnen. naldo rechnet im laufenden Jahr mit ca. 100.000 Besuchen.



### **Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen für den ÖPNV**

Das Jahr 2004 war geprägt durch von den Kürzungen der Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr nach § 45a PBefG / § 6a AEG, der Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für die Investitionen der Fahrzeuge (bereits ab 2003) und der Mineralölsteuervergütung für den ÖPNV. Im Jahr 2005 sind massive Kürzungen bei den Erstattungsleistungen für die Freifahrt schwerbehinderter Menschen nach den §§ 148 ff SGB IX vorgesehen, außerdem werden die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr stufenweise bis zum Jahr 2006 weiter reduziert. Diese Kürzungen stehen überwiegend im Zusammenhang mit dem von Bundestag und Bundesrat im Dezember 2003 verabschiedeten „Reformpaket“ zur Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik. Grundlage waren die Vorschläge der Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück.

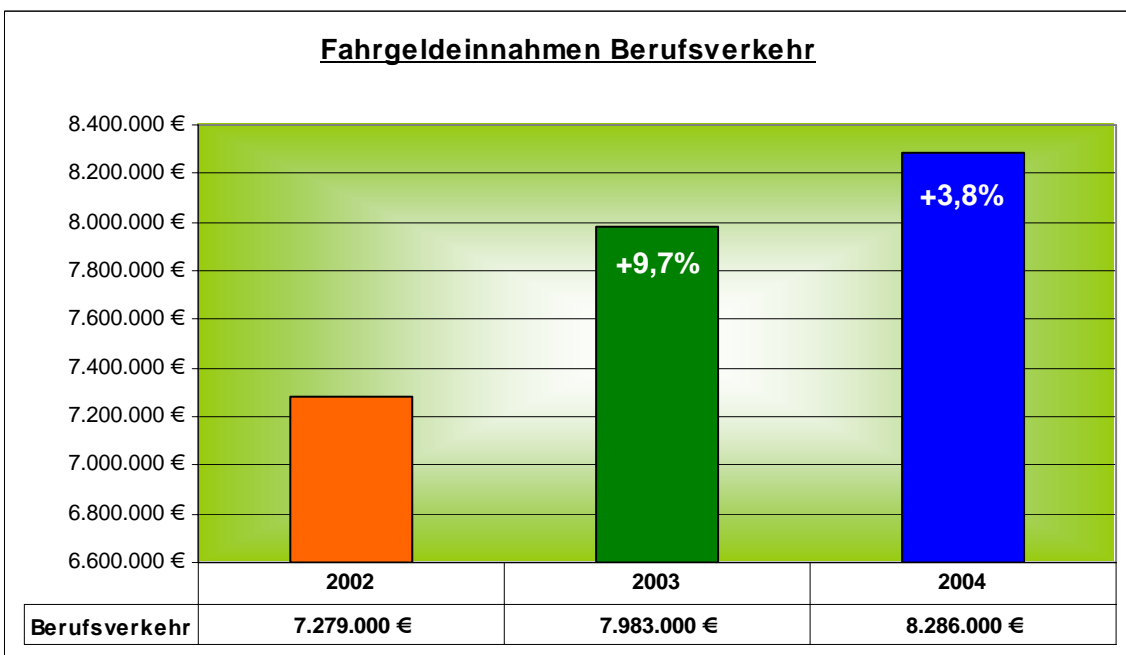
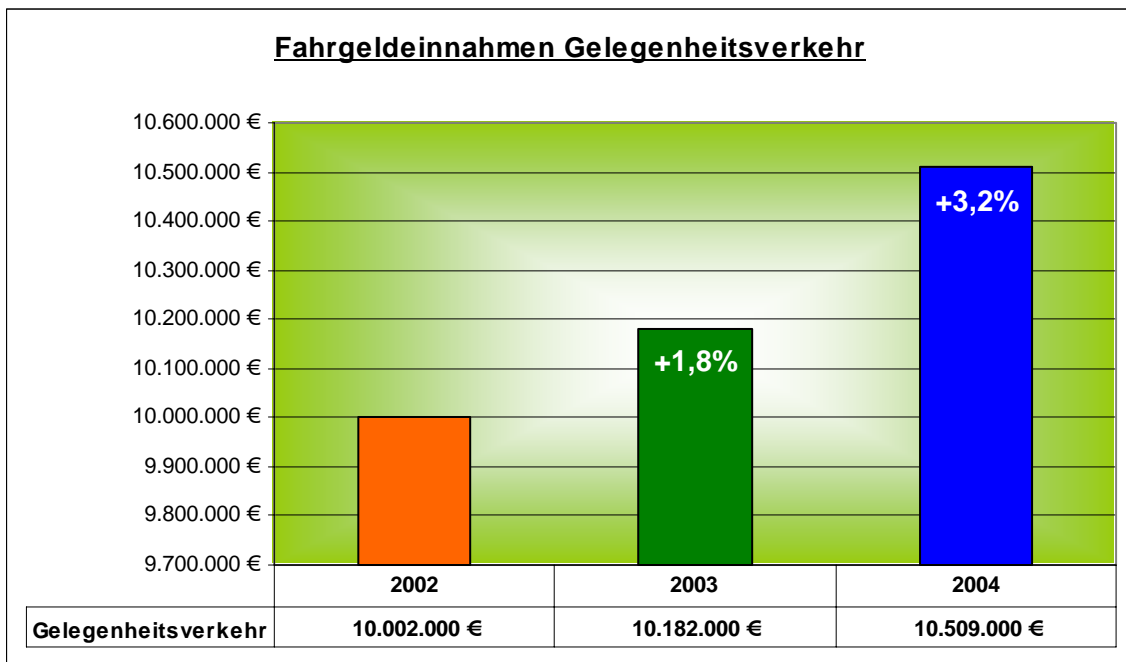


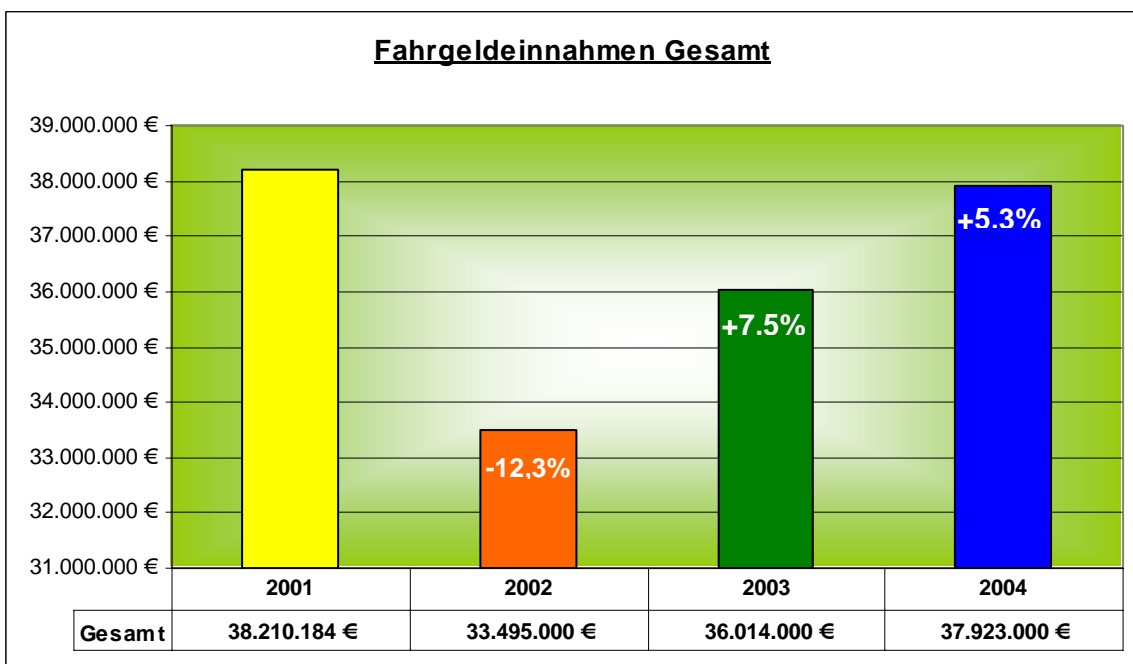
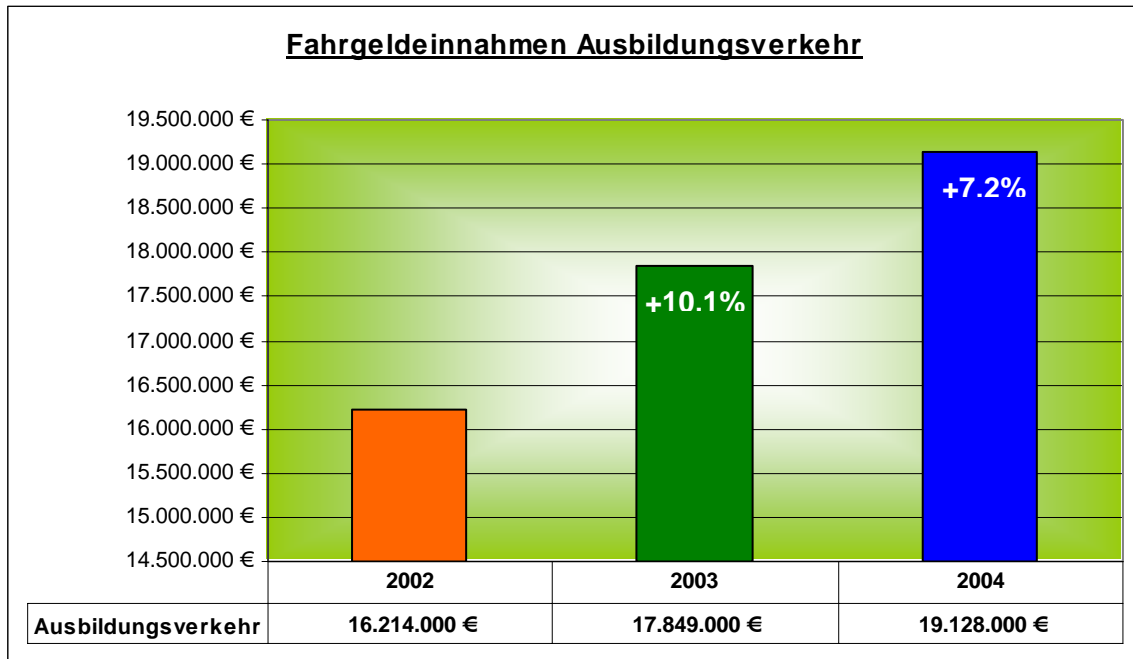
## Zahlen und Fakten

Seit Verbundstart im Jahr 2002 sind sowohl die Fahrgeldeinnahmen wie auch die Fahrgastzahlen gestiegen. In den nachfolgenden Tabellen sind die Entwicklungen des Gelegenheitsverkehrs (Einzelfahrscheine und Tageskarten), des Berufsverkehrs (Monatskarten, Tricky Tickets und Jahres-Abos), des Ausbildungsverkehrs (Schülermonatkarten und Semestertickets) sowie die Entwicklung insgesamt dargestellt.



### Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen

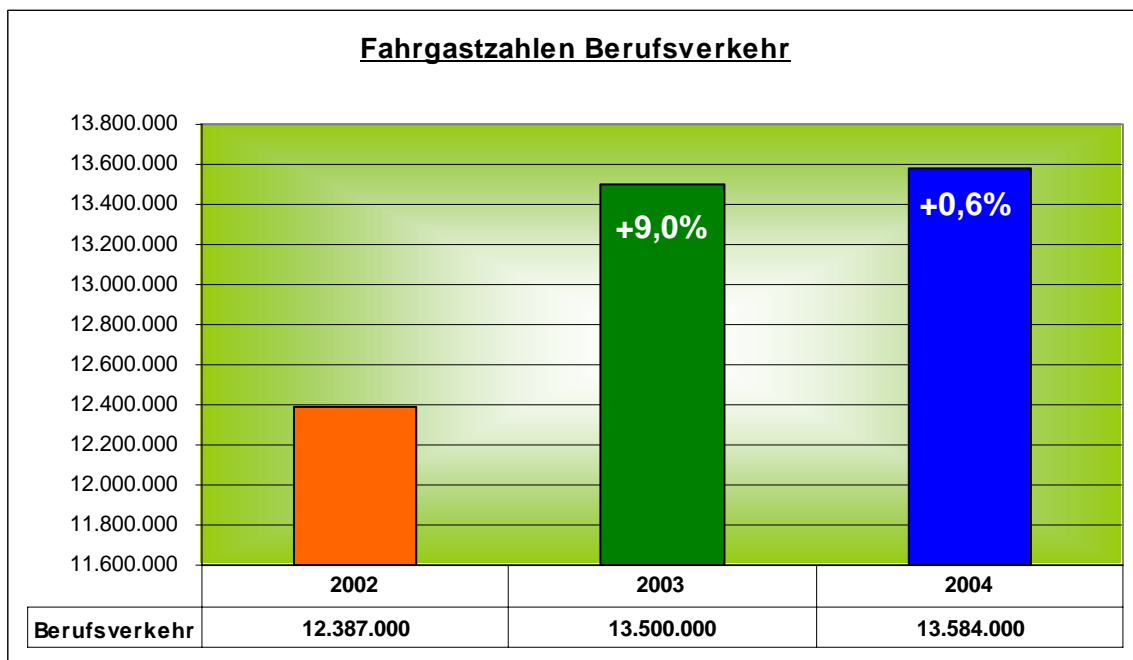
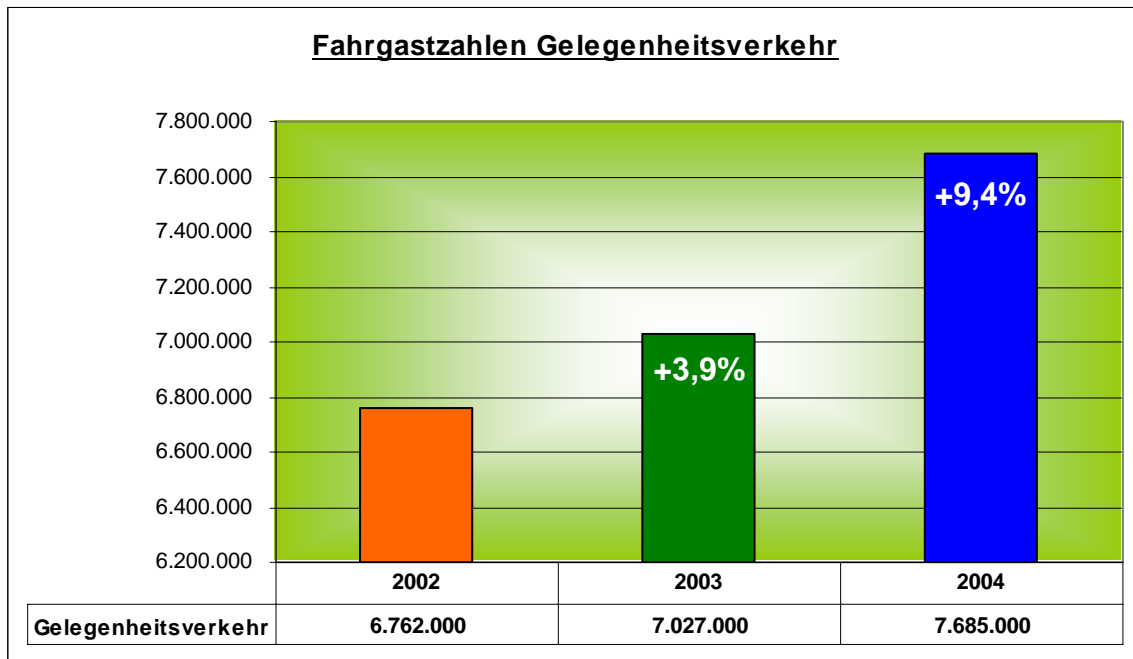


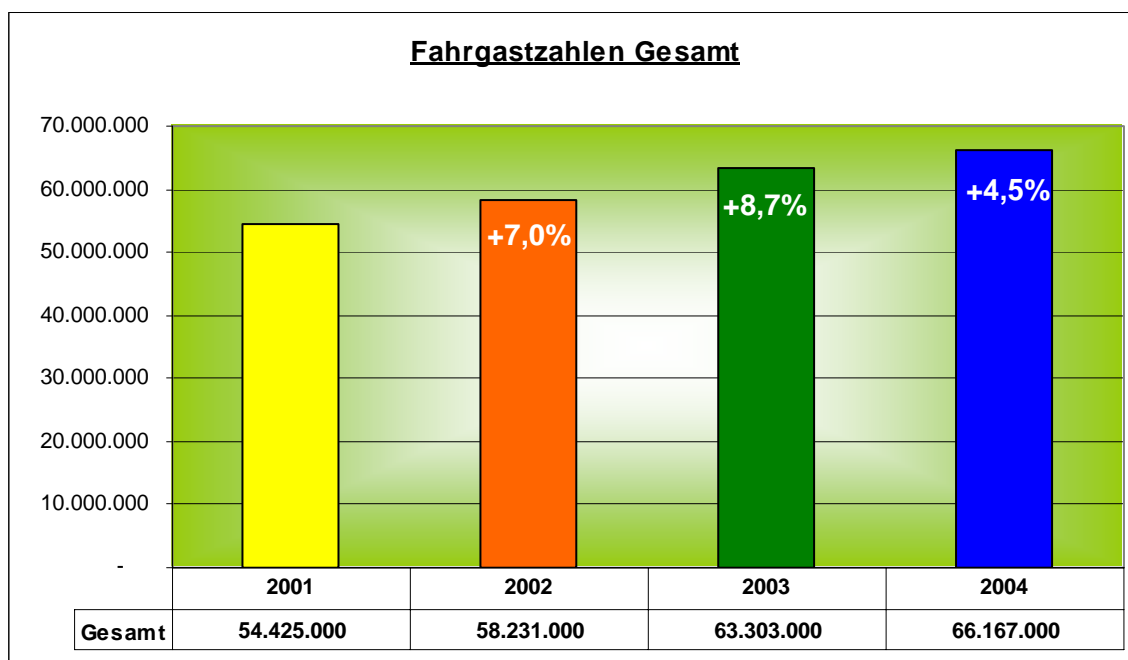
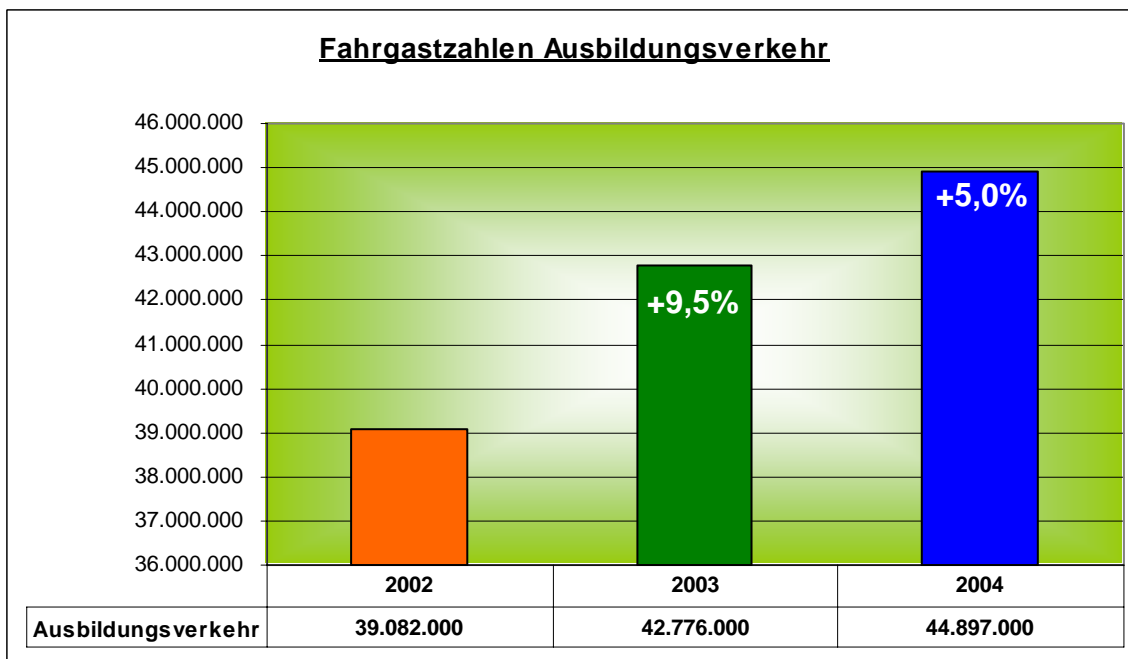


Der Verband der deutschen Verkehrsunternehmen rechnet im Jahr 2004 für seine Mitgliedsunternehmen in Baden-Württemberg mit einem Zuwachs der Fahrgeldeinnahmen von 2,2%.

Bei der Einführung eines Verbundtarifs entstehen sog. Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste (vgl. Kap. naldo-Finanzierung), weil die Fahrpreise insgesamt gesenkt wurden und beim Umsteigen nur noch eine Fahrkarte gekauft werden muss. Damit lässt sich der Rückgang der Fahrgeldeinnahmen im ersten Verbundjahr gegenüber dem Vorjahr erklären. In den Folgejahren sind die Fahrgeldeinnahmen gestiegen, einerseits weil die Fahrpreise jährlich angepasst wurden, andererseits, weil es gelungen ist neue Fahrgäste zu gewinnen.

## Entwicklung der Fahrgastzahlen

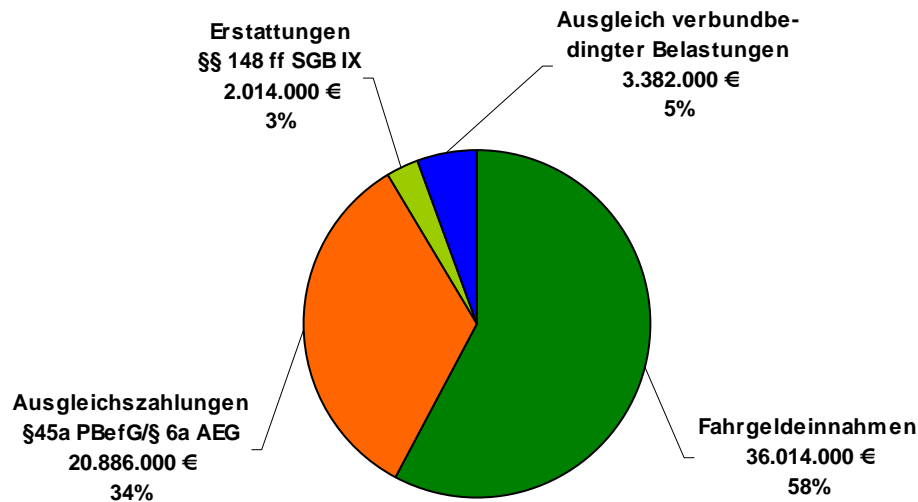




Der Verband der deutschen Verkehrsunternehmen rechnet im Jahr 2004 für seine Mitgliedsunternehmen in Baden-Württemberg mit einem Zuwachs der Fahrgastzahlen um 0,5 %.

Die Fahrgastzahlen sind im ersten Verbundjahr deutlich um 7% gestiegen; auch in den Folgejahren konnten erhebliche Zuwächse erzielt werden. Im Gelegenheitsverkehr sind die Erfolge auch im Zusammenhang mit dem Web-Freizeitportal „nahErlebnis naldoLand“ zu sehen. Beim Ausbildungsverkehr haben u.a. die Freizeitregelung bei den Schülermonatkarten (netzweite Gültigkeit außerhalb der Schulzeiten) sowie die positive Entwicklung des Semestertickets zu Nachfragesteigerungen geführt.

## Aufteilung der Einnahmen (Zahlen aus 2003)



Die Einnahmen der Verkehrsunternehmen setzen sich zusammen aus den Fahrgeldeinnahmen (58%), den staatlichen Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr (34%) und Erstattungen für die Freifahrt schwerbehinderter Menschen (3%) sowie dem Ausgleich verbundbedingter Belastungen (5%). Dieser Ausgleich wird gemeinsam von den Landkreisen und dem Land Baden-Württemberg getragen.

## Ausblick

Ab 2005 hat das Land Baden-Württemberg die Verbundförderung neu gestaltet. Einerseits werden die Mittel jährlich gekürzt werden; andererseits wird die Hälfte der Verbundförderung anhand von Produktivitäts- und Leistungskennzahlen (positiv oder negativ) fortgeschrieben. Es wird aller möglichen Anstrengungen bedürfen, die positive Entwicklung des naldo in den vergangenen drei Jahren fortzusetzen. Weitere Kürzungen von staatlichen Ausgleichszahlungen und Erstattungen werden zu Fahrpreiserhöhungen und ggfs. auch zu Kürzungen im Leistungsangebot führen. naldo wird jedoch gemeinsam mit seinen Partnern, den Verkehrsunternehmen und den Landkreisen, vor allem dafür eintreten, durch hohe Qualität seiner Leistungen, durch weitere zielgruppenorientierte Tarifangebote und durch Sicherung der Fahrgeldeinnahmen (Reduzierung der Schwarzfahrerquote) den ÖPNV im Sinne seiner Kunden weiterzuentwickeln.

Verantwortlich  
Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing. Wolfgang Lang  
Geschäftsführer, Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo)