



Vorlage KT_16/2015
zur öffentlichen Sitzung des
Kreistags
am 17.07.2015

mit 3 Anlagen

An die
Mitglieder
des Kreistags

Wettbewerbliche Vergabeverfahren im Öffentlichen Personennahverkehr

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik im Mai 2015 (TA_12/2015, Anlage 1) haben wir über die rechtlichen Grundlagen und den zeitlichen Ablauf der wettbewerblichen Verfahren bei der Vergabe von Busverkehrsleistungen informiert.

Im Dezember 2017 laufen bei den ersten sechs von insgesamt dreizehn Linienbündeln im Landkreis die Konzessionen aus. Nach dem vorgegebenen zeitlichen Ablauf müssen wir 27 Monate vor dem Konzessionsende die Vorabbekanntmachungen (VAB) im Europäischen Amtsblatt veröffentlichen. Im September dieses Jahres beginnen somit unsere ersten Vergabeverfahren. Auf die ausführlichen Erläuterungen in der Vorlage TA_12/2015 (Anlage 1) wird verwiesen.

Inzwischen konnten weitere offene Punkte geklärt werden, über die wir Sie heute informieren möchten.

1. Zukünftiges Verkehrsangebot

Mit der Vorlage TA_12/2015 (Anlage 1) haben wir den Ausschuss für Umwelt und Technik über die Gespräche mit den Kommunen informiert. Thema der Gespräche war, welcher Leistungsumfang den Vorabbekanntmachungen zugrunde gelegt werden soll. Daneben wurde besprochen, in welchen Linienbündeln Direktvergaben möglich und gewünscht sind.

Alle Kommunen, die an den Vorabbekanntmachungen „VAB“ im September 2015 beteiligt sind, haben sich dafür ausgesprochen, dass den Veröffentlichungen die im Nahverkehrsplan beschlossene ausreichende Verkehrsbedienung zu Grunde gelegt wird.

Sollten auf die VABs keine eigenwirtschaftlichen Anträge eingehen, werden in einer zweiten Gesprächsrunde eventuelle zusätzliche Angebotswünsche der Kommunen abgefragt. Soweit Wünsche vorliegen, werden diese wie bisher bei der Fortschreibung der Buskonzepte geprüft und nach Beratung in den Kreisgremien in die Verdingungsunterlagen der Vergabeverfahren

aufgenommen. Die Kommunen haben weiter zugestimmt, dass bei den zwei Linienbündeln, die für eine Direktvergabe in Frage kommen, diese Vergabeart zur Anwendung kommen soll.

Bei den Gesprächen mit den Kommunen haben wir auch die Umsetzung der im ÖPNV-Pakt vereinbarten Einführung einheitlicher Standards für S-Bahn-Zubringerverkehre diskutiert. Der Kreistag hat dem ÖPNV-Pakt und damit auch der Zusage der Landkreise, gemeinsam mit den Kommunen die einheitlichen Standards umzusetzen, zugestimmt (KT_21/2014). Die Umsetzung steht allerdings unter einem Haushaltsvorbehalt und dem Vorbehalt der kommunalen Mitfinanzierung.

Den Umfang und den Inhalt der jeweiligen Verdingungsunterlagen werden wir rechtzeitig in den Gremien des Landkreises diskutieren.

2. Zukünftige Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise

Durch kontinuierliche Verbesserungen in den vergangenen Jahren konnten wir im Verbundgebiet einen qualitativ hochwertigen Verkehr gewährleisten. Die Erhaltung dieser Standards hat hohe Priorität.

In unserem Nahverkehrsplan „NVP“ (KT_08/2015) haben wir unsere hohen Standards festgeschrieben. Diese Standards müssen in jedem Fall und von allen Verkehrsunternehmen erfüllt werden. Dies gilt sowohl für eigenwirtschaftliche wie auch für gemeinwirtschaftliche Verkehre.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit haben wir die Standards aus dem NVP und die bereits heute geltenden allgemeinen Verbundstandards in einem Dokument zusammengefasst. Dieses Dokument „Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise“ hat das Ziel, in allen Verbundlandkreisen einen einheitlichen und verbindlichen Standard zu sichern. Es umfasst qualitative, technische und auch soziale Anforderungen, die von den Verkehrsunternehmen verpflichtend einzuhalten sind.

Wir möchten vorschlagen, dass die Standards des NVP inklusive der bereits heute im Verbundraum gängigen Standards die Basis für die VABs sein sollen und somit auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren verpflichtend einzuhalten sind. Dieses Vorgehen haben wir auch den Kommunen erläutert.

In den Ausschreibungsunterlagen wollen wir jedoch noch höhere Standards besonders bei den Fahrzeugen vorgeben. Konkret wollen wir hier Festlegungen zum Einsatz von Neufahrzeugen, dem Höchst- und Durchschnittsalter der Fahrzeuge oder zur Fahrgastinformation treffen. Weiter wollen wir uns z.B. Flächen für eigene Werbeaktivitäten sichern.

Durch diese Unterteilung zwischen VAB und Ausschreibung ist aus unserer Sicht sichergestellt, dass die heute geltenden Verbundstandards auf jeden Fall auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erhalten bleiben. Bei den höheren Standards für die Ausschreibungsverfahren gehen wir davon aus, dass im Wettbewerb trotz höherer Anforderungen gute Angebote erzielt und dadurch die Qualität weiter erhöht werden kann.

Aber auch bei eigenwirtschaftlichen Anträgen können die höheren Standards zwar auf freiwilliger Basis, aber dennoch verbindlich zugesichert werden. Sollten dann mehrere eigenwirtschaftliche Anträge für ein Linienbündel eingehen, die sich quantitativ nicht unterscheiden und die die geforderten Standards erfüllen, kann die verbindliche Zusicherung weiterer höherer Standards

entscheidungsrelevant sein. Welche Standards zusätzlich verbindlich zugesichert werden können, ist im Standardpapier mit der Formulierung „wünschenswert“ gekennzeichnet.

In der Anlage haben wir dieses Standardpapier und die dazu erarbeiteten Unterlagen (Anlagen 2 und 3) beigelegt. In der linken Spalte des Standardpapiers sind die Standards des Nahverkehrsplans inklusive der bereits heute im Verbundraum gängigen Standards aufgeführt (Geltung für eigenwirtschaftliche Verkehre). Der rechten Spalte können die Qualitäten, die in die Vergabeunterlagen der Vergabeverfahren aufgenommen werden sollen, entnommen werden (Geltung für gemeinwirtschaftliche Verkehre).

Das Standardpapier bildet den aktuellen Stand der Erarbeitung ab, die wesentlichen Inhalte sind zwischen den Verbundlandkreisen vereinbart. Redaktionelle Änderungen können sich in der gemeinsamen Schlussredaktion noch ergeben. Die Standards werden in den nächsten Jahren kontinuierlich entsprechend der künftigen Entwicklung fortgeschrieben.

Nachfolgend möchten wir auf zwei wesentliche Standards eingehen:

a. Sozialstandards (Anlage 2, Ziffer 6)

Grundlegende Aussagen zu den Sozialstandards trifft das Landestariftreue- und Mindestlohngesetz „LTMG“. Nach dieser Vorschrift darf eine Vergabe von ÖPNV-Aufträgen nur an Unternehmen erfolgen, die sich bei Angebotsabgabe verpflichten, mindestens eine Entlohnung nach den Modalitäten bestimmter, für repräsentativ erklärter Tarifverträge zu gewährleisten. Die Bestimmung dieser Tarifverträge erfolgt nach Maßgabe des § 3 Abs. 4 LTMG und der auf dieser Grundlage durch das baden-württembergische Sozialministerium erlassenen Rechtsverordnung. In der derzeit geltenden Verwaltungsvorschrift des Sozialministeriums sind im Bereich des straßengebundenen ÖPNV zwei Tarifvertragswerke als repräsentativ bestimmt:

- Tarifvertrag des Verbands Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen „WBO“ (Manteltarifvertrag und Tarifvertrag für das private Omnibusgewerbe in Baden-Württemberg)
- Tarifvertrag des Kommunalen Arbeitsgeberverbandes Baden-Württemberg „KAV BW“ (Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe Baden-Württemberg - BzTV-N BW)

Aus dem LTMG ergeben sich auch Handlungspflichten für die Auftraggeber, so etwa die Benennung der einschlägigen Tarifverträge in den Vergabeunterlagen (§ 3 LTMG), die Anforderung von entsprechenden Verpflichtungserklärungen der Bieter (§ 5 LTMG) oder das Vorsehen von Sanktionsmechanismen in den Vertragsunterlagen für den Fall von Verstößen des Auftragnehmers gegen seine Verpflichtungen (§ 8 LTMG).

Bei Einhaltung des LTMG kann es zu keinem Lohn- und Sozialdumping kommen. Der Gesetzgeber räumt den Aufgabenträgern das Recht ein, bei den Verkehrsunternehmen jederzeit Nachweise über die Einhaltung der Verpflichtungen gemäß des §§ 3 und 4 LTMG zu verlangen.

Wir wollen hier jedoch weiter gehen und in unseren Verträgen mit den Verkehrsunternehmen festlegen, dass während der Vertragslaufzeit in regelmäßigen Abständen ein bestätigter Nachweis der Tariftreue durch das Verkehrsunternehmen erfolgt. Wie ein solcher Nachweis ausgestaltet werden kann wird aktuell geprüft.

Darüber hinaus wollen wir für den Fall eines Betreiberwechsels keine weiteren Verpflichtungen wie einen Betriebsübergang oder die verpflichtende Übernahme von Personal festlegen. Nach unserer Einschätzung – die im Übrigen vom Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen geteilt wird – kann durch wirksame Kontrollmechanismen zur Einhaltung der Tarifverträge gewährleistet werden, dass das Personal bei einem Betreiberwechsel keine Nachteile zu befürchten hat.

Von Seiten eines großen Verkehrsunternehmens wurde der Wunsch geäußert, dass die Landkreise in den Verdingungsunterlagen verbindlich vorgeben, dass im Fall eines Betreiberwechsels dem Personal des früheren Betreibers ein Übernahmeangebot unter Einhaltung des LTMG unterbreitet werden sollte.

Hier stehen wir noch in Kontakt mit dem Unternehmen. Über das Ergebnis der Gespräche werden wir in der Sitzung berichten. Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass es im Falle eines Betreiberwechsels dem neuen Betreiber überlassen bleiben sollte, mit welchem Personal er die Leistung erbringen sollte. Es ist davon auszugehen, dass ein Unternehmen, das sich am wettbewerblichen Vergabeverfahren beteiligt, über eigenes Personal verfügt. Sollte zusätzlicher Personalbedarf bestehen, sollte es u.E. dem Unternehmen überlassen bleiben, ob es dem Personal des Altbetreibers ein Übernahmeangebot unterbreitet.

Ausgebildetes Fahrpersonal hat in unserem Raum sehr gute Beschäftigungschancen. Zudem wollen wir durch kontinuierliche Kontrollen sicherstellen, dass auch tatsächlich der Tariflohn bezahlt wird. Aus diesem Grund sehen wir die von dem genannten Unternehmen gewünschte Regelung als nicht erforderlich an.

Generell gilt, dass Sozialstandards nur dann verbindlich festgelegt werden können, soweit eine vertragliche Beziehung zwischen dem Landkreis und den Verkehrsunternehmen besteht. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren gilt lediglich das Mindestlohngesetz des Bundes.

b. Fahrzeugstandards (Anlage 2, Ziffer 2)

Alle Fahrzeuge im Verbundgebiet sollen einen einheitlich hohen qualitativen Standard aufweisen, der in den Fahrzeugkategorien (Anlagen 1-4 zu Anlage 2) beschrieben ist. Diese Festlegungen umfassen unter anderem Umweltstandards, technische Merkmale, Anforderungen an die Fahrzeuginnenausstattung und an den Vertrieb sowie Vorgaben zum Fahrzeugalter. So soll die gesamte eingesetzte Fahrzeugflotte des Verkehrsunternehmers während der Vertragslaufzeit ein Durchschnittsalter von 6 Jahren nicht überschreiten. Das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeuges darf maximal 11 Jahre betragen. Diese Fahrzeuge sollen im Regelverkehr zum Einsatz kommen, Ausnahmen sollen nur für Verstärker- oder Ersatzfahrzeuge zulässig sein.

Wir sind davon überzeugt, dass mit dem gemeinsamen Vorschlag der Verbundlandkreise eine zukunftsfähige Basis für die wettbewerblichen Verfahren zur Verfügung steht.

3. Möglichkeiten der Vertragsgestaltung

Künftig werden die Verkehre in drei Gruppen unterschieden. Zum einen die eigenwirtschaftlichen Verkehre, denen nach den Regelungen des Personenbeförderungs-Gesetzes „PBefG“ der Vorrang einzuräumen ist und bei denen das gesamte Betriebs- und Erlörisiko beim jeweiligen Verkehrsunternehmen liegt (**Fallgruppe 1**). Der Vorrang kommt dadurch zum Ausdruck, dass grundsätzlich vor den Vergabeverfahren für alle Verkehre eine Vorabbekanntmachung vorgeschrieben ist, auf die Unternehmen eigenwirtschaftliche Anträge stellen können (Genehmigungswettbewerb).

Daneben wird es Verkehre mit einer Dienstleistungskonzession nach der EU-VO 1370/2007 geben (**Fallgruppe 2**). Hierzu zählen die Inhouse-Vergaben bei Stadtverkehren, die Direktvergaben an kleine und mittlere Unternehmen oder Verkehre, die nach einem Verhandlungsverfahren vereinbart werden. Hier muss das Betriebs- und Erlörisiko zu mindestens 50 Prozent bei den Verkehrsunternehmen liegen. Die nicht gedeckten Kosten erhält das Unternehmen vom Aufgabenträger als fixen Zuschuss, der entsprechend der Kostenentwicklung dynamisiert wird (Netto-Vertrag).

Bei beiden Fallgruppen stehen den Unternehmen alle Fahrgeldeinnahmen und die sogenannten Fahrgeldsurrogate zu (z.B. Durchtarifierungsverluste nach der Allgemeinen Vorschrift des VRS, Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG für die Beförderung von Schülern und SGB IX-Mittel für die kostenlose Beförderung behinderter Menschen). Mit diesen Einnahmen (und beim Netto-Vertrag zusätzlich mit dem fixen Zuschuss des Aufgabenträgers) müssen alle Kosten der ausreichenden Verkehrsbedienung gedeckt werden.

Die dritte Gruppe bilden die Verkehre, bei denen die Aufgabenträger, d.h. die Landkreise, das Erlörisiko zu 100 Prozent tragen (**Fallgruppe 3**). Das Verkehrsunternehmen erbringt die im Vergabeverfahren vorgegebenen Fahrpläne und Qualitätsstandards und erhält einen Zuschuss des Aufgabenträgers in voller Höhe der angebotenen Kosten. Alle Fahrgeldeinnahmen sowie die Fahrgeldsurrogate gehören dem Aufgabenträger, der damit auch das Erlörisiko trägt (Brutto-Vertrag).

Die Höhe der Fahrgeldeinnahmen und die durch die Anwendung des Verbundtarifes entstehenden Durchtarifierungsverluste regelt die mit den Verbundlandkreisen abgestimmte Allgemeine Vorschrift des Verbandes Region Stuttgart. Sie verteilt die Einnahmen und Verlustausgleiche auf die Linienbündel und liefert damit die Kalkulationsbasis für die eigenwirtschaftlichen Verkehre. Offen ist aber sowohl die Verteilung der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG auf die Vergabeeinheiten (Linienbündel und Lose) wie auch die künftige Höhe und die künftigen Verteilungsmechanismen. In diesem Punkt besteht für die Verkehrsunternehmen in den Fallgruppen 1 und 2 eine große Unsicherheit bei der Kalkulation. Wir hatten den Ausschuss für Umwelt und Technik in der Sitzung am 11.05.2015 (TA_12/2015, Anlage 1) über das Thema informiert.

4. Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG

Die Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG für den Verkauf verbilligter Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs sind für die Unternehmen ein wichtiger Einnahmebestandteil. Aufgrund der existierenden Unsicherheit – die derzeitige Landesregelung ist bis 31.12.2016 befristet – muss für den Übergangszeitraum eine Lösung gefunden werden, damit wir mit den wettbewerblichen Verfahren beginnen können.

a. Heutige Situation

Die Ausgleichszahlungen des Landes für den Ausbildungsverkehr stellen mit landesweit circa 200 Millionen Euro pro Jahr eine Basisfinanzierung für den ÖPNV im Land dar und sind für die Unternehmen und auch für die Landkreise von erheblicher Bedeutung. Auf das Gebiet der vier Verbundlandkreise entfallen rund 17 Millionen Euro pro Jahr. Anspruchsberechtigt sind die Unternehmen. Die Mittel werden bisher vom Land pauschaliert über die Verbände an die Unternehmen verteilt.

Während des letzten Jahres hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur auf der Grundlage der Koalitionsvereinbarung Überlegungen zu einer Reform der ÖPNV-Finanzierung und eines Nachfolgemodells zur Umverteilung der circa 200 Millionen Euro angestellt. Die bisherige Pauschalierungsregelung ist mit dem EU-Recht nicht vereinbar.

In dem vom Land vorgesehenen neuen Verteilungsmodell sollen die Ausgleichszahlungen zukünftig nicht mehr an die Unternehmen, sondern an die Aufgabenträger (Aufgabenträgermodell) zugewiesen und von dort an die Unternehmen verteilt werden. Die Aufteilung der Mittel auf die Stadt- und Landkreise soll auf der Basis von verschiedenen Eckpunkten erfolgen. Inhaltlich will das Land durch das Modell besonders für den ländlichen Raum einen Anreiz schaffen, das Landesziel „Studentakt“ umzusetzen. Das Inkrafttreten des Gesetzes war für den 1. Januar 2016 eingeplant. Ab 2017 sollte die Anwendung des neuen Verteilerschlüssels mit einer schrittweisen Überführung in die Neuverteilung in Kraft treten. Gleichzeitig wurde darüber nachgedacht, die Ausgleichsleistungen aufzustocken. In der Diskussion war ein Aufstockungsbetrag von rund 30 Millionen Euro landesweit.

Nachdem ein Konsens aller Beteiligten nicht möglich war, wird die ÖPNV-Finanzierungsreform in der jetzigen Legislaturperiode nicht mehr umgesetzt. Wie das Land die Reform weiterverfolgen wird (Zeitraumen, Änderung der Inhalte etc.) ist derzeit nicht bekannt. Auch ist noch nicht klar, wie mit der Übergangsphase abschließend umgegangen wird. Klar geäußert hat sich das Land bisher nur dazu, dass die Verlängerung der Pauschalierungsregelung bis zum 31.12.2016 letztmalig erfolgt ist.

b. Problematik

Der heutige Verteilungsmechanismus ist bis zum 31. Dezember 2016 befristet und es ist noch nicht klar, nach welchem Schlüssel und in welcher Höhe die Mittel nach diesem Zeitraum verteilt werden. Vor allem die künftige Verteilung innerhalb des Landes ist ungewiss.

Auch die Frage, wie bis zu einer Neuregelung durch das Land mit der Verteilung der Ausgleichsleistungen auf die Vergabeeinheiten umzugehen ist, konnte noch nicht geklärt werden. In Gesprächen mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur „MVI“ wurde uns erläutert, dass das Land hier die Notwendigkeit individueller Lösungen sieht, da jeder Verbund unterschiedliche Voraussetzungen aufweist.

Wir bereits ausgeführt, sind für eigenwirtschaftliche Anträge oder Netto-Verträge (s.o. Fallgruppen 1 und 2) die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG von großer Bedeutung. Sie können sich je nach Unternehmen auf bis zu 30 Prozent der Gesamteinnahmen belaufen. Gelingt es nicht, eine Übergangslösung im Vorgriff auf eine landesgesetzliche Regelung zu schaffen, können die Unternehmen voraussichtlich nur Bruttoverträge abschließen, da eine

Kalkulation der Ausgleichsleistungen über die Laufzeit der Verträge von 8 bis 10 Jahren dann nicht möglich ist. Die Unklarheiten würden dazu führen, dass wir weder eigenwirtschaftliche Anträge bekommen noch die Unternehmen bereit sind, Netto-Verträge zu schließen. Damit wären auch Inhouse- und Direktvergaben nicht mehr möglich.

Notwendig ist daher eine Lösung, die den Verkehrsunternehmen eine verlässliche Kalkulationsbasis bietet. Die Allgemeine Vorschrift des VRS trifft nur Regelungen zu Fahrgeldeinnahmen und Durchtarifierungsverlusten.

Bei Brutto-Verträgen (s.o. Fallgruppe 3) stellt sich diese Problematik nicht, da die künftige Entwicklung der Ausgleichsleistungen nach 45a PBefG für die Unternehmen unerheblich ist. Das Risiko einer Änderung bei den Ausgleichsleistungen liegt bei Bruttoverträgen alleine bei den Aufgabenträgern.

Den Ausschuss für Umwelt und Technik hatten wir in der Sitzung am 11.05.2015 darüber informiert, dass wir in dieser Frage sowohl mit den Verkehrsunternehmen wie auch mit dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr in Kontakt stehen.

c. Lösungsansatz

Zur Lösung dieser Problematik haben wir mit dem MVI vereinbart, unter Federführung des Landkreises Ludwigsburg für den Verbundraum einen gemeinsamen Vorschlag der Verbundlandkreise zu entwickeln und diesen mit dem Ministerium abstimmen. Voraussetzung aus Sicht des Landes ist, dass die Verkehrsunternehmen, die nach dem aktuellen § 45 a PBefG anspruchsberechtigt sind, dem Vorschlag zustimmen.

Folgende Lösung sehen wir als möglich und sinnvoll an:

- Die Verkehrsunternehmen treten Ihre Unternehmensansprüche auf die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG an die Aufgabenträger, d.h. an die Landkreise ab.
- Die Aufgabenträger stellen eine diskriminierungsfreie Verteilung aller Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG auf die Vergabeeinheiten (=Linienbündel bzw. Lose) sicher. Dazu wird eine Finanzierungssatzung der Verbundlandkreise erlassen.
- Die Verbundlandkreise sichern für die erste Runde der wettbewerblichen Verfahren die Höhe der heute im Verbundraum zu verteilenden 45a-Mittel, das heißt rund 17 Mio. Euro, unabhängig von der zukünftigen Regelung des Landes. Eine Dynamisierung ist nicht vorgesehen. Gehen die Ausgleichsleistungen des Landes zurück, decken wir den Fehlbetrag, steigen die Ausgleichsleistungen, dienen die übersteigenden Mittel der Gesamtkostendeckung des Verkehrs.
- Die neue Regelung des Landes zu den Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG kommt im Verbundraum dann erst ab der zweiten Vergaberunde zur Anwendung. Das Land hat zugesagt, in der gesetzlichen Neuregelung solche Übergangslösungen zu berücksichtigen.

d. Vorteile des Lösungsansatzes

- Unser Lösungsansatz greift schon viele Bestandteile der vom Land vorgesehenen Neuregelung auf. Mit diesem Ansatz könnte den Verkehrsunternehmen für die erste Vergaberunde eine verlässliche Kalkulationsbasis geboten werden. Unser Vorteil wäre, dass dadurch eigenwirtschaftliche Anträge möglich sind, die keine zusätzlichen Gelder der öffentlichen Hand benötigen. Auch der Abschluss von Netto-Verträgen nach der EU-Verordnung 1370/2007 (z.B. Inhouse-Vergaben bei Stadtverkehren oder Direktvergaben an kleine und mittlere Unternehmen oder Verkehre) wäre damit realisierbar.
- Mit dem Lösungsvorschlag würden wir auch der Forderung der Fraktionen aus dem Jahr 2009 nachkommen, den bewährten mittelständischen Unternehmen unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte die Durchführung der Verkehre zu ermöglichen. Die Fraktionen haben dazu die Auffassung vertreten, dass zur Erreichung dieses Ziels der Genehmigungswettbewerb (d.h. eigenwirtschaftliche Anträge, s.o. Fallgruppe 1) und die Direktvergabe (s.o. Fallgruppe 2) geeignet wären (Vorlage KT_16/2009).
- Die Verbundlandkreise tragen durch diese Sicherung auch kein erhöhtes finanzielles Risiko. Bleiben die Ausgleichsleistungen in der Höhe (17 Mio. Euro) unverändert, verteilen wir nur diese Gelder. Bei einer Reduzierung müssen wir den Differenzbetrag zuschießen, bei einer Erhöhung der Mittel fließt die Differenz in die Kostendeckung des Verkehrs und kommt den Kreisen zu Gute.

Ein theoretisches Risiko entsteht also nur bei einer Kürzung der Ausgleichsleistungen durch das Land. Hier ist allerdings zu bedenken, dass es – käme es zu keiner entsprechenden Übergangsregelung durch die Landkreise – in der Regel nur Bruttoverträge gegeben wird (siehe oben). In diesen Verträgen hätten jedoch die Verbundlandkreise das Risiko rückläufiger Ausgleichsleistungen ebenfalls in vollem Umfang zu tragen.

Mittlerweile haben alle Busunternehmen im Verbundgebiet unserem Vorschlag zugestimmt. Mit diesem erfreulichen Ergebnis sind wir in das Gespräch mit dem Ministerium gegangen. In diesem Gespräch betonte der Vertreter des MVI, dass das Land – bis es zu einer landesgesetzlichen Regelung kommt – individuelle Lösungen befürworten würde. Dem Land ist dabei insbesondere wichtig, dass die Unternehmen diesen Weg mitgehen. Das Land lobte das im Verbundraum beabsichtigte Vorgehen und nahm unseren Ansatz positiv zur Kenntnis.

e. Weiteres Vorgehen

Wenn der Kreistag dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Lösungsansatz zustimmt, werden wir eine Finanzierungssatzung erarbeiten und den Gremien im Herbst zur Beschlussfassung vorlegen. Des Weiteren werden wir die erforderlichen Verträge mit den Verkehrsunternehmen über die Abtretung der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG vorbereiten und abschließen.

5. Fachliche und ökonomische Unterstützung bei den Vergabeverfahren

Wie in der Vorlage TA_12/2015 (Anlage 1) ausgeführt, sind die Verbundlandkreise daran interessiert, die große Erfahrung und die bestehenden Sachkenntnisse des VVS als Management- und Regieebene des ÖPNV im Verbundgebiet zu nutzen. Dies gilt insbesondere für die Vorbereitung der wettbewerblichen Vergabeverfahren und die nach Zuschlagserteilung anstehenden Aufgaben (z.B. Einhaltung der Qualitätsstandards, Vertragscontrolling).

Die Gespräche mit dem VVS wurden fortgesetzt und der Aufsichtsrat des VVS entsprechend informiert. Der VVS geht davon aus, dass er aus seinem Personalbestand mindestens zwei Mitarbeiter für das neue Aufgabenspektrum der Verbundlandkreise einbringt. Um die neuen Aufgaben in der notwendigen Tiefe und in der geforderten Zeit bewältigen zu können - auf die Anforderungen und Fristen bei den Vergabeverfahren sei verwiesen - wäre aber ein weiterer Mehrbedarf von zwei Mitarbeitern erforderlich.

Dieser personelle Mehraufwand wäre von den Verbundlandkreisen allerdings gesondert zu finanzieren. Dieser jährliche Zusatzaufwand würde von den Verbundlandkreisen zu gleichen Teilen getragen. Hier gehen wir von 50.000 Euro (netto) jährlich pro Verbundlandkreis aus.

Die Verbundlandkreise bereiten eine entsprechende Vereinbarung mit dem VVS vor. Diese soll möglichst in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik beraten werden. Bei der Aufstellung des Haushalts 2016 werden wir die notwendigen Mittel berücksichtigen.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik empfiehlt dem Kreistag folgenden

Beschlussvorschlag:

1. Der Festlegung der Qualitätsstandards bei den Busverkehren gemäß Ziffer 2 in Verbindung mit Anlagen 2 und 3 wird zugestimmt.
2. Der unter Ziffer 4 vorgeschlagenen Übergangsregelung bei der Sicherung des § 45 a PBefG wird zugestimmt.
3. Der grundsätzlichen Einbeziehung und Beauftragung des VVS (Ziffer 5) wird zugestimmt.