



Vorlage KT_18/2016
zur öffentlichen Sitzung des
Kreistags
am 29.07.2016

mit 1 Anlage

An die
Mitglieder
des Kreistags

Wettbewerbliche Vergabeverfahren im ÖPNV

Am 03.12.2009 ist die Nahverkehrsordnung der EU über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO 1370/07) in Kraft getreten, die eine Übergangsfrist für die wettbewerbliche Vergabe von 10 Jahren eingeräumt hat. Die Frist endet im Dezember 2019, so dass spätestens zu diesem Zeitpunkt alle Verkehrsleistungen in wettbewerblichen Verfahren vergeben sein müssen.

In den Vorlagen TA_12/2015 (Anlage zu KT_16/2015) und KT_16/2015 haben wir ausführlich dargelegt, welche vorbereitenden Arbeiten von den Verbundlandkreisen zu leisten sind und wie sich der Ablauf der notwendigen wettbewerblichen Verfahren darstellt. Weiter haben wir die Standards vorgestellt, die in quantitativer und qualitativer Sicht künftig im Busverkehr gelten sollen.

Die Arbeiten sind weiter fortgeschritten, insbesondere liegen inzwischen die notwendigen Vertragsentwürfe für die Vergabe von Brutto- und Nettoverträgen vor. Diese möchten wir nachfolgend vorstellen und Ihnen einen Vorschlag für die anstehenden Ausschreibungs- und Vergabeverfahren unterbreiten.

Zur Umsetzung der verlässlichen S-Bahnbedienung, die Teil der zwischen den Verbundlandkreisen, dem Land, der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart abgeschlossenen gemeinsamen Erklärung für einen zukunftsorientierten ÖPNV in der Region Stuttgart (ÖPNV-Pakt) ist, haben erste Gespräche mit den Städten und Gemeinden stattgefunden. Über die Ergebnisse wollen wir Sie ebenfalls unterrichten. Abschließend haben wir aktuelle Informationen zu den Themen § 45 a Personenbeförderungsgesetz, (PBefG) und zur künftigen Abrechnung der neuen Verkehrsverträge vorbereitet.

1. Aktueller Stand der wettbewerblichen Verfahren

Den Ablauf wettbewerblicher Verfahren im ÖPNV haben wir in der Sitzungsvorlage KT_16/2015 dargestellt. Das zentrale Instrument, das alle wettbewerblichen Verfahren einleitet, ist die Vorabbekanntmachung (VAB), die frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht werden darf.

Die Vorabbekanntmachungen für die Linienbündel 2 (Stromberg), 8 (Neckartal), 10 (Eberdingen) und 11 (Vaihingen/E.-Feuerbach) wurden im Oktober/November 2015 veröffentlicht. Die Bekanntmachungen für die Linienbündel 1 (Korntal) und 12 (Vaihingen/E.-Oberriexingen) mussten aus konzessionsrechtlichen Gründen zurückgestellt werden. Der derzeitige Betreiber der beiden Linienbündel hat noch eine Konzession bis 2024, was einer Vorabbekanntmachung entgegensteht.

Bis zum Ablauf der Frist für eigenwirtschaftliche Anträge im Januar bzw. Februar 2016 ist kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingegangen, so dass die Verkehrsleistungen der Linienbündel 2 und 8 in offenen, europaweiten wettbewerblichen Verfahren vergeben werden. Die Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen soll im Oktober/November 2016 erfolgen.

Für die Linienbündel 10 und 11 soll die zum Schutz kleiner und mittlerer Unternehmen in der EU-Verordnung vorgesehene Möglichkeit der Direktvergabe genutzt werden (sog. KMU-Regelung). Neben der möglichen Direktvergabe von Aufträgen unter 300.000 km Jahresfahrleistung bzw. unter 1 Mio. Euro jährlichem Auftragswert räumt die EU-VO eine weitere Möglichkeit ein. So können an Unternehmen, die über einen Fuhrpark von maximal 23 Fahrzeugen verfügen, Aufträge bis 600.000 km Jahresfahrleistung bzw. 2 Millionen Euro jährlichem Auftragswert ebenfalls im Wege der Direktvergabe vergeben werden.

Damit können wir dem Wunsch der Kreisgremien, auch künftig mit den vorhandenen Verkehrsunternehmen zusammen zu arbeiten, soweit dies rechtlich möglich ist und wirtschaftliche Angebote vorliegen, näher treten. Die Linienbündel 10 und 11 sind vom Leistungsumfang und den abgeschätzten Kosten für eine Direktvergabe nach der KMU-Regelung geeignet.

Die Direktvergabeabsicht wurde in den Vorabbekanntmachungen veröffentlicht. Wir haben daraufhin Interessenbekundungen von verschiedenen Unternehmen erhalten. Aktuell läuft die Prüfung, ob alle Interessenten die Voraussetzungen der KMU-Regelung erfüllen. Im Anschluss steigen wir in die Verhandlungen ein. Es ist beabsichtigt, die Linienbündel 10 und 11 noch im Herbst 2016 zu vergeben, die Betriebsaufnahme ist für Mitte Dezember 2017 vorgesehen.

Auf eine Besonderheit beim Linienbündel 11 wollen wir noch hinweisen. Hier handelt es sich um eine gemeinsame Vergabe mit dem Enzkreis, der parallel sein Linienbündel Illingen vergibt. Die Fachleute sind sich einig, dass durch die gemeinsame Vergabe des Linienbündels 11 („Vaihingen/Feuerbach“), Ludwigsburg, und des Linienbündels Illingen, Enzkreis, Synergien möglich sind und ein wirtschaftliches Angebot erzielt werden kann. Federführend für die Vergabe ist der Landkreis Ludwigsburg, die Entscheidungen zur Vergabe werden von beiden Landkreisen gemeinsam getroffen.

2. Inhalt der neuen Verkehrsverträge und Vergabekonzept

Zur Vorbereitung der anstehenden Vergaben haben die Verbundlandkreise eine Arbeitsgruppe gegründet, die unter externer Begleitung in den letzten Monaten die erforderlichen Unterlagen für die Ausschreibungen erarbeitet und das weitere Vorgehen bei den Vergabeverfahren festgelegt hat. Dafür wurde ein Eckpunktepapier zum Vergabekonzept erarbeitet, auf dessen Basis zukünftig alle Ausschreibungen erfolgen (Anlage 1).

Gleichzeitig wurde gemeinsam mit unseren Beratern ein Kalkulationsschema entwickelt, das uns in die Lage versetzt, Erwartungswerte für die jeweiligen Linienbündel zu berechnen. Diese Erwartungswerte bilden die Grundlage, auf der wir beurteilen können, ob ein Angebot wirt-

schaftlich bzw. auskömmlich ist. Mit der Berechnung der Erwartungswerte ist nach unserem Zusammenarbeitsvertrag die VVS GmbH beauftragt.

Im Eckpunktepapier sind die wesentlichen Inhalte des Verfahrens und der Vergabeunterlagen zusammengefasst. Es enthält Erläuterungen zu wichtigen Punkten der Ausschreibungsunterlagen, die aus wettbewerbsrechtlichen Gründen erst mit Veröffentlichung der Ausschreibung im EU-Amtsblatt bekannt gemacht werden dürfen. Im Einzelnen wurde im Eckpunktepapier erarbeitet, welche Anforderungen im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) vertraglich geregelt werden. Beispielhaft sei auf die Punkte Vertragslaufzeit, Fahrplanangebot, Fahrzeuge, Qualitätsstandards, Personal und Pünktlichkeit verwiesen.

Nach der europaweiten Veröffentlichung der Ausschreibung im EU-Amtsblatt können interessierte Unternehmen die Verdingungsunterlagen beim Landkreis erhalten. Neben der Aufforderung zur Angebotsabgabe ist dies insbesondere der ÖDLA mit verschiedenen Anlagen:

- Leistungsbeschreibung
- Erklärung über die Abgabe eines Angebots
- Kalkulationsblatt
- Erklärung zum Einsatz von Subunternehmern
- Referenzen über die in den letzten drei Jahren erbrachten Verkehre
- Eigenerklärung zur Eignung
- Tariftreueerklärung

Es findet ein reiner Preiswettbewerb statt. Alle Verkehrsunternehmen müssen dasselbe Leistungsangebot und die Einhaltung aller im Ausschreibungsverfahren geforderten Standards sicherstellen. Nachdem jeder Unternehmer damit gleich behandelt wird, entscheidet schlussendlich nur noch der angebotene Preis. Dieser wird mit den vorab berechneten Erwartungswerten daraufhin abgeglichen, ob das Angebot auskömmlich und auch wirtschaftlich ist.

Nach Abschluss des Vergabeverfahrens schließt der Landkreis mit dem Verkehrsunternehmen, das den Zuschlag erhalten hat, den ÖDLA ab. Der ÖDLA definiert die Rechte und Pflichten des Unternehmens, enthält Aussagen zur Bewertung der Qualitäten und legt den dafür vom Landkreis zu zahlenden Ausgleichsbetrag sowie die Abrechnungsmodalitäten dafür fest.

Nachfolgend sind die wichtigsten Regelungen des ÖDLA dargestellt:

a) Fahrplanangebot und Änderungen

In einem vom Landkreis erarbeiteten und mit dem VVS abgestimmten Referenz- bzw. Musterfahrplan wird festgelegt, welche Leistung der Unternehmer zu erbringen hat. Dabei werden Erkenntnisse über die heutigen Verhältnisse im ÖPNV berücksichtigt. Haben wir zum Beispiel Linien, die heute in den Hauptverkehrszeiten extrem störanfällig sind, können überschlagene Wendungen oder auch Fahrzeitverlängerungen eingearbeitet werden (bei einer überschlagenen Wende ist sichergestellt, dass auch bei verspäteten Ankünften die Rückfahrt pünktlich startet. Dies kann den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge erforderlich machen).

Basis des Angebots ist die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienung. Falls erforderlich können aber bereits bei der Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen verkehrlich sinnvolle Verkehrsverbesserungen aufgenommen werden (Zubestellungen). Dabei ist aber klar, dass diese Zusatzleistungen auf jeden Fall als Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen auch bestellt werden müssen. Über die Kosten dieser Zusatzleistungen ist

ein Finanzierungsvertrag zwischen den Kommunen des Linienbündels und dem Landkreis zu schließen, da sich der Landkreis an Zubestellungen über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus nur mit 50 Prozent beteiligt. Nach unserem Verständnis ist daher vor Erstellung der Ausschreibungsunterlagen ein Beschluss der kommunalen Gremien über die Zubestellungen herbei zu führen.

Dem Verkehrsunternehmen wird ein Fahrplan vorgegeben. Wo dies sinnvoll und machbar ist, bekommt das Unternehmen Spielräume zur Anpassung des Fahrplans im Minutenbereich. Dadurch können unter Umständen Spielräume zur Kostensenkung genutzt werden.

Wenn es während der Vertragslaufzeit notwendig wird, ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, die Verkehrsleistung an einen geänderten verkehrlichen Bedarf anzupassen (zum Bsp. Änderung der Schullandschaft, bei den S-Bahn-Verkehren, neue Wohngebiete). Kommt es dabei lediglich zu Verlagerungen von Verkehrsleistungen ohne Mehrung oder Minderung ändert sich am Kostenausgleich nichts.

Der Landkreis als Aufgabenträger kann zusätzliche Verkehre „bestellen“ (Zubestellungen) oder auch eine Reduzierung der Leistungen verlangen. Zur Anwendung kommt dann jeweils ein vorab vereinbarter Kostensatz, der sich aus dem Kalkulationsblatt des Grundangebots ergibt. Dadurch sind Zu- und Abbestellungen künftig genau kalkulierbar, was die Beratung in den kommunalen Gremien deutlich vereinfacht.

b) Qualitätsstandards

Maßgebend sind hier die Standards im Busverkehr der Verbundlandkreise, denen der Kreistag am 17. Juli 2015 zugestimmt hat (vgl. Vorlage KT_16/2015). Diese sind von den Anbietern in vollem Umfang einzuhalten.

c) Qualitätskontrolle, Nicht- und Schlechtleistung sowie Bonus

Der Qualitätskontrolle kommt künftig vor allem bei Bruttoverträgen eine wichtige Rolle zu. Vor allem geht es dabei um die Sicherstellung der vereinbarten Leistungen. Neben einer Kontrolle sollen aber dem Unternehmer auch Anreize gesetzt werden, sich für das Wohl der Fahrgäste einzusetzen und eine hohe Qualität anzubieten. Dies soll den Kontrollaufwand auf Seiten des Landkreises reduzieren und dennoch eine hohe Qualität sichern.

Dem Unternehmer soll für besonders gute Leistungen ein Bonus gewährt werden. Dabei muss der Bonus beim Unternehmen zu mehr Einnahmen führen als ihn die besonders gute Leistungserbringung kostet.

Grundsätzlich soll sich die Höhe der Bonuszahlung an der Zufriedenheit der Fahrgäste und einer evtl. Steigerung der Fahrgastnachfrage orientieren. Nach derzeitigem Stand ist vorgesehen, dass der Bonus, (gemessen an Kriterien wie zum Beispiel Pünktlichkeit und Fahrgastzufriedenheit) je nach Größe des Linienbündels maximal 1-1,5 Prozent des gesamten Auftragswertes betragen soll (bei dem zu vergebenden Linienbündel 8 würde sich dieser Betrag auf rd. 30.000 – 45.000 Euro belaufen). Die Verwaltung geht davon aus, dass sich dieser eventuell jährlich auszuschüttende Bonus durch höhere Fahrgastzahlen und den damit verbundenen Mehreinnahmen, die den Landkreiszuschuss verringern, überwiegend selbst finanziert.

Mit den Kollegen der Verbundlandkreise werden wir noch abstimmen, ob ein Teil der Bonuszahlung an das Personal des Unternehmens ausgeschüttet werden soll. Dies erscheint uns sinnvoll, da das Personal im direkten Kontakt mit unseren Kunden steht und für die Zufriedenheit der Fahrgäste eine wichtige Rolle spielt.

Gleichzeitig sind für Fälle der Schlecht- oder Nichterfüllung - je nach Schwere des Verstoßes - abgestufte Sanktionen vorgesehen. Diese sollen jedoch nur zur Anwendung kommen, soweit dies notwendig ist, um den Unternehmer zur Erbringung der geforderten Qualität anzuhalten. Zu viele detaillierte Strafzahlungen (Pönale) lassen den Kontrollaufwand steigen. Sie würden von den Unternehmen auch in der Kalkulation berücksichtigt und somit letztlich die Kosten erhöhen.

3. Gespräche mit den Kommunen zu den anstehenden wettbewerblichen Verfahren

Im Vorfeld der Vorabbekanntmachungen (VAB) haben wir mit den Kommunen den Inhalt abgestimmt. Mit allen Kommunen wurde vereinbart, dass Basis der VAB die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienung sein soll (Vorlage KT_16/2015).

Nachdem keine eigenwirtschaftlichen Anträge auf die VABs eingingen, haben wir in weiteren Gesprächen mit den betroffenen Kommunen den quantitativen Inhalt der Verdingungsunterlagen für die Ausschreibung besprochen. Von allen Kommunen wurde unserem Vorschlag, auch in den Verdingungsunterlagen die ausreichende Verkehrsbedienung als Grundlage zu nehmen und zunächst keine Zubestellungen aufzunehmen, zugestimmt. Aufgrund der Gestaltung der künftigen Verkehrsverträge können Zubestellungen auch zu einem späteren Zeitpunkt ausgelöst werden (s.o. Ziffer 2 a.). Auf Grundlage des von allen Unternehmen auszufüllenden Kalkulationsblattes für die Grundleistung können die für die Zubestellung entstehenden Kosten berechnet werden und stehen dann für die Beratung in den kommunalen Gremien zur Verfügung. Würde man dagegen Zubestellungen bereits in die Verdingungsunterlagen aufnehmen, müssten dies vorab in den Gremien ohne Kenntnis der voraussichtlich entstehenden Kosten beschlossen werden.

Auf Basis dieser Festlegung bereitet die Kreisverwaltung aktuell die Ausschreibungsunterlagen vor.

Von den Kommunen wurde auch die Notwendigkeit eines neuen kommunalen Verteilerschlüssels zur Kostentragung unter den Gemeinden angesprochen. Die bisher in den Verkehrsräumen der Buskonzepte vereinbarten Verteilerschlüssel können nicht weiter verwendet werden, da die Linienbündel räumlich in der Regel nicht den Buskonzepten entsprechen und aktuell jedes Buskonzept einen eigenen Verteilerschlüssel hat.

Nachdem bisher die Verteilerschlüssel individuell von den Kommunen festgelegt wurden und dies auch für die neu zu findenden Schlüssel gilt, haben wir den Kommunen wie in der Vergangenheit logistische Hilfe angeboten. Auf Wunsch werden wir verschiedene Schlüssel rechnen, soweit die Kommunen sich auf die Grundlagen der Schlüssel verständigen (z.B. Einwohnerzahl, Linienkilometer auf Gemarkung, Haltestellenabfahrten).

Von kommunaler Seite wurde zudem der Wunsch geäußert, dass der Landkreis überprüft, ob die verlässliche S-Bahnbedienung nach dem ÖPNV-Pakt nicht in die Verantwortung des Landkreises übernommen werden könnte. Angesichts des im Verhältnis zu den Gesamtaufwendungen relativ geringen Betrages wäre aus unserer Sicht eine einfache und pragmatische Lösung sinnvoll.

4. Umsetzung ÖPNV-Pakt

Der Kreistag hat am 05.12.2014 (KT_51/2014) beschlossen, dass das Basisangebot vollständig durch den Landkreis finanziert wird. Darüber hinaus beteiligt sich der Landkreis am derzeitigen Verkehrsangebot (Status quo, Stand Jahresfahrplan 2013/2014) mit 100 Prozent an den überörtlichen Busverkehren und mit 50 Prozent an den Busverkehren innerhalb der Städte (Stadtverkehre). Bei darüber hinausgehenden zukünftigen Zubestellungen tragen der Kreis und die Kommunen die verbleibenden Kosten hälftig, also jeweils zu 50 Prozent

Damit wird die bewährte und bereits seit 1992 geltende Regelung, dass neue Verkehrsleistungen gemeinsam im Verhältnis 50:50 finanziert werden, fortgesetzt.

Neben Zubestellungen, die auf kommunalen Wünschen basieren, enthält der zwischen den Verbundlandkreisen, dem Land, der Landeshauptstadt Stuttgart und dem Verband Region Stuttgart abgeschlossene ÖPNV-Pakt Regelungen zu Verkehrsverbesserungen.

So wurden im ÖPNV-Pakt auf Wunsch des Landes u.a. auch wünschenswerte Verbesserungen bei der An- und Abienung der S-Bahnen aufgenommen (sog. verlässliche S-Bahnbedienung). Mit der Zustimmung des Kreistages zum ÖPNV-Pakt hat sich auch der Kreis dazu verpflichtet, diese Verbesserungen umzusetzen (Vorlage KT_21/2014). Im Wesentlichen handelt es sich um die halbstündige Bedienung der S-Bahnen während der Zeit zwischen 6.00 und 20.00 Uhr (Haupt- und Normalverkehrszeit) und der stündlichen Bedienung in den übrigen Verkehrszeiten (abends zwischen 20.00 und 24.00 Uhr, samstags und sonntags) sowie die Anbindung aller Nacht-S-Bahnen.

Nach dem ÖPNV-Pakt sollen die Verbundlandkreise die Standards stufenweise, jeweils spätestens mit dem Abschluss neuer Verkehrsverträge umsetzen. Die Umsetzung soll spätestens im Jahr 2019 abgeschlossen sein. Nach dem Wortlaut des ÖPNV-Pakts erwarten die ÖPNV-Partner, dass sich auch die Städte mit eigenen Stadtverkehren sowie die anderen Städte und Gemeinden entsprechend der jeweils kreiseigenen Mitfinanzierungsregelungen einbringen.

Da die Verhandlungen zum ÖPNV-Pakt und die Aufstellung der Nahverkehrspläne parallel liefen, konnte das Thema in den Nahverkehrsplänen nicht hinreichend berücksichtigt werden und wird lediglich kurz erwähnt. Die im Nahverkehrsplan definierte ausreichende Verkehrsbedienung berücksichtigt daher die verlässliche S-Bahnbedienung aus dem ÖPNV Pakt nicht, soweit sie nicht ohnehin im Status Quo Verkehr verwirklicht ist.

Die zur Umsetzung des ÖPNV-Paktes erforderlichen Fahrten wären somit als Zubestellungen zu behandeln und von den Kommunen zu 50 Prozent zu finanzieren.

Die ursprünglichen Schätzungen gingen davon aus, dass sich die Mehraufwendungen für den Landkreis Ludwigsburg für die Umsetzung der einheitlichen Standards auf rund eine Million Euro pro Jahr belaufen.

Tatsächlich wurden aber im Landkreis Ludwigsburg bereits viele der geforderten Anbindungen in der Vergangenheit in den Buskonzepten umgesetzt und sind Bestandteil des Status Quo-Verkehrs. Weiter wurden die im ÖPNV-Pakt vereinheitlichten Standards weiter konkretisiert. Die verlässliche S-Bahnbedienung wird demnach auf Linien/Korridoren, die über 4.000 Einwohner erschließen bzw. bei kernstädtischen Verkehren, die auf Linien/Korridoren eine Auslastung von über 500 Fahrgästen je Richtung am stärksten Querschnitt aufweisen, umgesetzt.

Der späteste Zeitpunkt der Vergabe wird durch die sechsmonatige Frist bestimmt, die den Unternehmen zur optimalen Vorbereitung der Betriebsaufnahme eingeräumt werden sollte. Auch dem Regierungspräsidium Stuttgart werden nach den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes maximal sechs Monate für die Entscheidung über den gemeinwirtschaftlichen Antrag eingeräumt.

Andererseits sollte auch der Verwaltung die für die komplette Durchführung des europaweiten Vergabeverfahrens eingeräumte Zeit von maximal neun Monaten in vollem Umfang zur Verfügung stehen.

Die Gremien des Landkreises haben die wesentlichen Entscheidungen zum quantitativen Umfang der Ausschreibungen (ausreichende Verkehrsbedienung lt. Nahverkehrsplan) und zur Qualität (einheitliche Standards der Verbundlandkreise) bereits getroffen. Mit der heutigen Vorlage sollen die Inhalte des künftigen Verkehrsvertrags beschlossen werden. Ein Auswahlermessen ist dem Kreis bei der Entscheidung im wettbewerblichen Verfahren nicht eingeräumt, da der Zuschlag auf das jeweils günstigste Angebot erteilt werden muss.

Wir könnten uns daher folgende Regelung vorstellen, nach der die Verwaltung zur Vergabeentscheidung bevollmächtigt wird:

Die Verwaltung wird unter folgenden Voraussetzungen ermächtigt, Vergabeentscheidungen bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu treffen:

1. Das Angebot erfüllt alle quantitativen und qualitativen Vorgaben der Ausschreibung.
2. Der Angebotspreis ist unter Berücksichtigung des Erwartungswerts (s.o. Ziffer 2) wirtschaftlich und auskömmlich.
3. Der Zuschlag wird auf das günstigste Angebot erteilt.

Die Verwaltung würde in einem jährlichen Bericht über die durchgeführten Ausschreibungen, die eingegangenen Angebote sowie die Vergaben berichten. Die wettbewerblichen Verfahren der Busverkehre bleiben eine dauerhafte Aufgabe des Kreises. Soweit sich dieses Verfahren bewährt, könnte eine entsprechende Regelung künftig auch in die Hauptsatzung des Landkreises Ludwigsburg aufgenommen werden.

Sollten von der kommunalen Seite im Vorfeld der Ausschreibung Wünsche nach Verkehrsverbesserungen geäußert werden, würden wir, wie bisher bei der Fortschreibung der Buskonzepte, diese Wünsche verkehrlich bewerten. Anschließend würden wir eine Entscheidung der Gremien des Landkreises herbeiführen, ob die zusätzlich gewünschten Leistungen in der Ausschreibung berücksichtigt werden sollen.

Auch Zubestellungen, die nach der Vergabe von kommunaler Seite gewünscht werden, würden zunächst in den Gremien des Landkreises beraten, weil sie zu 50 Prozent vom Kreis finanziert werden müssen.

6. Sachstand § 45 a PBefG

Es besteht noch immer Unsicherheit darüber, wie die Mittel aus § 45 a PBefG (Ausgleichszahlungen für vergünstigte Schülerfahrkarten) im Land verteilt werden sollen. Die bisher zwischen dem Land und den Unternehmen getroffene Regelung (Pauschalierungsvereinbarung) ist bis zum 31.12.2016 befristet. Deshalb werden für die Übergangszeit bis zur endgültigen Entscheidung der Landesregierung verschiedene Lösungsansätze diskutiert (Vorlage KT_16/2015). Das Verkehrsministerium hat inzwischen angekündigt, dass noch in diesem Jahr die Gespräche über die künftige ÖPNV-Förderung durch das Land abgeschlossen werden sollen. Durch das sich anschließende notwendige Gesetzgebungsverfahren ist mit einer Neuregelung jedoch nicht vor Januar 2018 zu rechnen.

Um den Verkehrsunternehmen dennoch eine Kalkulationsbasis für die anstehenden Ausschreibungen zu geben, wurde mit Wirkung zum 01.01.2017 folgende Regelung vereinbart, die noch vertraglich vollzogen werden muss:

Die Verkehrsunternehmen schließen mit den Landkreisen, dem Verband Region Stuttgart (VRS) und dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) eine privatrechtliche Vereinbarung, nach der der VVS beauftragt wird, die dem Verkehrsunternehmen zustehenden Mittel aus der Pauschalierungsvereinbarung in der Übergangszeit nach einem neuen Schlüssel zu verteilen. Auf die ursprünglich angedachte Sicherung der Höhe der Ausgleichsleistungen durch die Verbundlandkreise wird aus rechtlichen Gründen verzichtet. Es kommen lediglich die vom Land in der Pauschalierungsvereinbarung zur Verfügung gestellten Ausgleichsleistungen zur Verteilung. Die vorgesehene Vereinbarung hat daher keine finanziellen Auswirkungen auf die Landkreise.

Diese Vereinbarung wurde auch dem Verkehrsministerium vorgestellt und von dort akzeptiert. Sie hat keinen Einfluss auf die zwischen dem Land und den Verkehrsunternehmen abgeschlossene Pauschalierungsvereinbarung, so dass Unternehmen mit zusätzlichen Leistungen oder neue Unternehmen sich zunächst an das Ministerium wenden müssen. Erhalten sie dort Anteile aus dem § 45 a PBefG direkt oder aus der Pauschalierungsvereinbarung, können sie der privatrechtlichen Vereinbarung mit den Verbundlandkreisen, dem VRS und dem VVS beitreten.

7. Abrechnungsstelle VVS

In Vorlage KT_16/2015 haben wir dargestellt, dass die Verbundlandkreise daran interessiert sind, die große Erfahrung und die bestehenden Sachkenntnisse des VVS als Management- und Regieebene des ÖPNV im Verbundgebiet für die wettbewerblichen Verfahren und die anstehenden Aufgaben nach der Zuschlagserteilung zu nutzen. Der personelle Mehraufwand beläuft sich auf rund 50.000 Euro (netto) jährlich pro Verbundlandkreis, eine entsprechende Zusammenarbeitsvereinbarung wurde inzwischen abgeschlossen.

Ergänzend benötigen wir zukünftig eine gemeinsame Abrechnungsstelle zur Abwicklung der neuen Verkehrsverträge. Bisher war die Abrechnungsstelle beim VRS angesiedelt, da der VRS Vertragspartner der bisherigen Kooperationsverträge war. Nachdem der VRS künftig an den neuen Verkehrsverträgen nicht mehr beteiligt ist, kann dort die Abrechnung nicht mehr wahrgenommen werden.

Da es wirtschaftlich keinen Sinn macht, in jedem Verbundlandkreis eine eigene Abrechnungsstelle zu betreiben, haben sich die Landkreise an den VVS gewandt mit der Bitte, künftig die sehr umfangreiche Abrechnung zu übernehmen. Der VVS hat sich bereit erklärt, diese zusätzliche Aufgabe wahrzunehmen. Er geht davon aus, dass er für die neue Aufgabe eine zusätzliche

Stelle schaffen muss. Die Kosten belaufen sich pro Verbundlandkreis jährlich auf rund 25.000 Euro, die Zusammenarbeitsvereinbarung soll entsprechend ergänzt werden.

Die Stelle soll im Laufe des Jahres 2017 besetzt werden. Der VRS hat sich bereit erklärt, im Jahr 2017 die Abrechnung für die Verbundlandkreise übergangsweise weiterzuführen und den neuen Mitarbeiter in die Abrechnung einzuführen. Ab Januar 2018 mit Inkrafttreten eines großen Teils der neuen Verkehrsverträge wird der VVS dann die Abrechnung übernehmen.

Es wird gebeten, der Beauftragung des VVS zuzustimmen.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik empfiehlt dem Kreistag einstimmig folgenden

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht zum Stand der wettbewerblichen Verfahren und zum Vergabekonzept wird zur Kenntnis genommen.
2. Den Eckpunkten der neuen Verkehrsverträge wird zugestimmt.
3. Der Aufnahme der verlässlichen S-Bahnbedienung nach dem ÖPNV-Pakt in die ausreichende Verkehrsbedienung und der damit verbundenen Kostenübernahme durch den Landkreis wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, nach Abschluss der Angebotsprüfung den Zuschlag für ein Linienbündel bzw. die entsprechenden Lose unter folgenden Voraussetzungen zu erteilen:
 - a. Das Angebot erfüllt alle quantitativen und qualitativen Vorgaben der Ausschreibung.
 - b. Der Angebotspreis ist unter Berücksichtigung des Erwartungswerts wirtschaftlich und auskömmlich.
 - c. Der Zuschlag wird auf das günstigste Angebot erteilt.
5. Dem Abschluss einer privatrechtlichen Vereinbarung mit den Verkehrsunternehmen zur Neuverteilung der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG wird zugestimmt.
6. Der Beauftragung des VVS als Abrechnungsstelle für die neuen Verkehrsverträge wird zugestimmt.