

Der Landrat

61 - Kreisentwicklung, Regional-
und Verkehrsplanung
Herr Schwarz

Sitzungsvorlage

Nr. 2014/759

Beschlussvorlage

Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg ab 2016

Ausschuss für ÖPNV, Verkehr und Straßen	17.06.2014	TOP
Kreisausschuss	17.06.2014	TOP
Kreistag	23.06.2014	TOP

Beschlussvorschlag:

Die ÖPNV-Leistungen für das Gesamtnetz des Landkreises Lüchow-Dannenberg ab 1. September bzw. 1. Oktober 2016 sollen im Wege der Direktvergabe für einen Zeitraum von maximal 10 Jahren an die LSE GmbH vergeben werden. Der Verkehrsvertrag mit der RBB ist bis zum 31.12.2015 zu kündigen.

Sachverhalt:

Seit der Erteilung der aktuellen Liniengenehmigungen an die derzeit im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen RBB (auch für die Gemeinschaftslinien mit KVG und PVGS) und LSE durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) im Jahr 2008 hat sich der Rechtsrahmen für den ÖPNV stark verändert.

Am 03.12.2009 ist die **EU-Verordnung 1370/2007** in Kraft getreten, die die alte EU-Verordnung 1191/69 ablöst und die unmittelbar in allen Mitgliedstaaten gilt. Ausgleichsleistungen des Aufgabenträgers dürfen nach der VO 1370/2007 künftig nur noch über öffentliche Dienstleistungsaufträge (Art. 3 Abs.1 VO 1370/2007) oder allgemeine Vorschriften (Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007) erfolgen.

Der Art. 5 Abs. 1 der VO 1370/2007 sieht für die Finanzierung von Leistungen des ÖPNV über öffentliche Dienstleistungsaufträge grundsätzlich einen Vorrang des europäischen Vergaberechts vor. Ist dieses jedoch nicht anwendbar (z.B. bei Dienstleistungskonzessionen sowie bei der sog. Inhouse-Vergabe), greifen die speziellen Vergabevorschriften der VO 1370/2007. Diese sehen als Regelfall die wettbewerbliche Vergabe vor.

Seit 01.01.2013 gilt zudem ein geändertes **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG). Diese Änderung passt das nationale Recht an das neue EU-Recht an, insbesondere an die o.a. VO 1370/2007.

Auf Grund der genannten Rechtsänderungen und des Auslaufens der Liniengenehmigungen im Landkreis zum 31. August bzw. 30. September 2016 ist schon jetzt zu entscheiden, wie die ÖPNV-Leistungen im Landkreis ab September bzw. Oktober 2016 vergeben werden sollen. Es ist nämlich gemäß § 8a Abs. 2 PBefG in Verbindung mit Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 erforderlich, im EU-Amtsblatt eine Vorabkennzeichnung zu dem geplanten Vergabeverfahren zu veröffentlichen. Dies muss ca. 27 Monate vor Aufnahme des Linienbetriebes erfolgen, also zweckmäßig Ende Juni 2014.

Dazu ist auch festzulegen, welche Teilnetze vergeben werden sollen und wie diese gestaltet sind. Aus den bisherigen Erfahrungen ist abzuleiten, dass es für den Landkreis am sinnvollsten ist, ein Gesamtnetz mit allen Linien zu definieren, um mit einem ÖPNV „aus einer Hand“ alle verkehrlichen und betrieblichen Synergieeffekte heben zu können. Der bisherige Versuch, dies über eine Kreisverkehrsgemeinschaft zu erreichen, war nicht erfolgreich. Ein Großteil der aktuellen Linien ist Bestandteil eines mit der RBB abgeschlossenen Verkehrsvertrags, der unabhängig von den neuen rechtlichen Rahmenbedingungen als Voraussetzung für die o.a. Neustrukturierung der Verkehre gekündigt werden müsste. Bezogen auf die derzeitige Genehmigungsdauer der Linienverkehre wäre die Kündigung bis zum 31.12.2015 mit Wirkung zum 31.08.2016 bzw. 30.09.2016 auszusprechen.

Die bisherigen Aufwendungen des Landkreises für die Linien-/Schülerverkehre betrugen **2012 rd. 2,994 Mio EUR** und **2013 rd. 3,244 Mio EUR** (siehe Anlage 3). Basis dafür sind die Abrechnungszahlen der Verkehrsunternehmen. Nicht berücksichtigt sind hierbei die Kosten, die durch die direkte Vergabe von Sonderverkehren durch die Schulverwaltung entstehen, da diese nicht Bestandteil der Vergabe ab 2016 sind.

Eine zum jetzigen Zeitpunkt durchgeführte fiktive Vergabe der gegenwärtigen Verkehrsleistungen (Datenbasis 2012), ergäbe eine deutliche Erhöhung der Aufwendungen für den Landkreis. Bei den günstigsten Vergabevarianten würden dem Landkreis jährlich Mehrkosten von rd. 0,5 Mio EUR entstehen. Dies ist Ergebnis einer Untersuchung der Fa. PricewaterhouseCoopers AG (PWC). Siehe hierzu Anlage 1, Seite 12 ff. Nicht berücksichtigt wurden dabei die Kosten, die sich zusätzlich aus dem seit dem 01.01.2014 geltenden Nds. Tariftreue- und Vergabegesetz und der Anwendung des repräsentativen Tarifvertrages ergeben.

Um für die Entscheidungsfindung zu ermitteln, welche Vergabevariante für den Landkreis Lüchow-Dannenberg voraussichtlich am wirtschaftlichsten ist, wurde PWC beauftragt, eine ökonomische Betrachtung folgender Varianten durchzuführen:

- Variante 1: **Vollständige Direktvergabe**
Direktvergabe aller Leistungen (heutige LSE-Leistung und RBB-Leistung) an die LSE.
- Variante 2: **Teilweise Direktvergabe, teilweise Wettbewerbsverfahren**
Direktvergabe der gegenwärtigen Leistungen der LSE (Status-quo) an LSE und Vergabeverfahren für die heutigen RBB-Genehmigungen.
- Variante 3: **Vollständiges Wettbewerbsverfahren**
Vergabe aller Leistungen (heutige LSE-Leistung und RBB-Leistung) im Wettbewerb.

In einem ersten Schritt hat PWC die Kalkulation der LSE auf Plausibilität geprüft. In weiteren Schritten ermittelte PWC auf Grundlage von Branchenvergleichswerten „Wettbewerbskosten“ für ein teilweises bzw. vollständiges Wettbewerbsverfahren und stellte die Ergebnisse der einzelnen Varianten gegenüber. Siehe hierzu die Anlage 1.

Parallel zur o.a. ökonomischen Betrachtung wurde für die mögliche Variante der Direktvergabe die spezialisierte Rechtsanwaltskanzlei BBG und Partner mit der Prüfung beauftragt, ob die LSE die Voraussetzungen für eine Direktvergabe erfüllen würde. Dies wird in der Betrachtung bejaht, wenn gewisse Rahmenbedingungen eingehalten werden. Die Prüfungsergebnisse sind als Anlage 2 beigelegt.

Ergebnisse der Betrachtung auf Basis der Kostenkalkulationen des Bezugsjahres 2012

Vergabealternative 1

Die Aufwendungen bei einer Direktvergabe an die LSE entsprechen ungefähr den Aufwendungen der Alternative 3. Die Abweichung beträgt nur ca. 1 % der Gesamtaufwendungen. Eine Direktvergabe hätte folgende Vorteile:

- Der Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV hat unmittelbaren Einfluss auf das Verkehrsunternehmen, was auch eine Voraussetzung für die Direktvergabe ist,
- Es besteht eine vollständige Kostentransparenz des Verkehrsunternehmens gegenüber dem Landkreis,
- Zwischen Verkehrsunternehmen und Landkreisverwaltung ist eine enge partnerschaftliche Zusammenarbeit und eine einfache Kommunikation möglich,
- Es können Arbeitsplätze im Landkreis gesichert bzw. neue geschaffen werden.

Vergabealternative 2

Diese Alternative mit einer teilweisen Direktvergabe und einem teilweisen Wettbewerbsverfahren fällt nach den Berechnungen von PWC ökonomisch am ungünstigsten aus und wird deshalb hier nicht weiter verfolgt.

Vergabealternative 3

Diese Alternative mit dem vollständigen Wettbewerbsverfahren für die ÖPNV-Leistungen ab dem Jahr 2016 ist kostenmäßig mit der Variante 1 vergleichbar. Bei dieser Variante, an der sich die LSE als Wettbewerberin beteiligen müsste, bestünde jedoch das Risiko, dass das LSE-Angebot nicht das kostengünstigste wäre und somit auf Grund des Wegfalls von Verkehren ein großer Teil des Betriebszweckes des Unternehmens entfallen würde. Die im Fall eines solchen Szenarios bei einer Verkleinerung oder Abwicklung der LSE für den Landkreis anfallenden Remanenzkosten wurden bei der Kalkulation nicht betrachtet. Gleiches gilt für die Kosten

des Vertragscontrollings für die Laufzeit eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit einem Verkehrsunternehmen nach dem Wettbewerbsverfahren.

In der Zusammenfassung der dargelegten Belange gestaltet sich für den Landkreis die Direktvergabe an das eigene Verkehrsunternehmen gegenwärtig als wirtschaftlichste Vergabevariante.

Unabhängig von den Vergabealternativen machen die von PWC durchgeführten Kalkulationen deutlich, dass es bei der Durchführung der Verkehre ab 2016 zu erhebliche Kostensteigerungen kommt.

Anlagen:

1. Bericht von PWC zur Kalkulationsprüfung und betriebswirtschaftlichen Bewertung von Vergabealternativen vom 24.04.2014 **(nicht öffentlich)**
2. Auszug aus dem Untersuchungsbericht von BBG und Partner zur Direktvergabefähigkeit der LSE vom 25.04.2014, insbesondere die Zusammenfassung der Ergebnisse **(nicht öffentlich)**
3. Aufstellung Kosten für Schülerbeförderung und ÖPNV für die Jahre 2012 und 2013

Finanzielle Auswirkungen:

Diese hängen von den ab 2016 zu vergebenen Verkehrsleistungen ab. Auch bei Zugrundelegung eines gegenüber heute gleichbleibenden Leistungsumfanges werden sich unabhängig von der Vergabevariante Kostensteigerungen gegenüber dem Status quo ergeben.
