

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: FB 1/072/2015

Beratungsfolge	Termin	
Bau-, Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	20.10.2015	öffentlich
Stadtrat der Stadt Lauf	29.10.2015	öffentlich

ÖPNV - Stadtverkehr Lauf - Aufgabenträgerschaft

Auf die Ausführungen im Bau-, Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss vom 10.03.2015 wird Bezug genommen. Wunsch des Ausschusses war es, neben den rechtlichen Hintergründen auch eine wirtschaftliche Bewertung der Handlungsalternativen zu erhalten, um eine sachgerechte Entscheidung treffen zu können. Nachdem die rechtlich zulässigen Ausgestaltungsmöglichkeiten bereits in der Sitzung am 10.03.2015 erörtert wurden, sind nachfolgend die Möglichkeiten der wirtschaftlichen Ausgestaltung dargestellt.

Wirtschaftliche Ausgestaltung verschiedener Handlungsalternativen:

Selbsterbringung in Form eines kommunalen Verkehrsunternehmens (Eigenbetrieb):

- vergleichbar mit der VAG - Betrieb mit eigenen Bussen und eigenem Fahrpersonal
- Betriebsleiter mit entsprechender Qualifikation einstellen (Erfüllung rechtlicher Vorgaben)
- umfangreichste Gestaltungsmöglichkeiten, aber auch die stärkste Bindung von Kapital und Verantwortlichkeiten
- bei Kosten prinzipiell keine Eigenkapitalverzinsung, Gewinnmarge für den Betreiber, günstigere Finanzierung über Kommunaldarlehen

Wettbewerbliche Vergabe in Form einer Ausschreibung:

- wie beim LRA, Ausschreibung und Vergabe an Konzessionär
- Ausschreibung europaweit, Abwicklung rechtsanwältlich zu begleiten, um rechtliche Verfahrensfehler zu vermeiden (Rückabwicklung bei Einspruch auch noch nach Jahren, oder Zahlung von Ausgleichskosten)
- Ausschreibung von 8 bis 10 Jahren, Veränderungen nur noch im festgelegten Umfang mit Rücksprache des Konzessionärs möglich
- Bieterwettbewerb ist nicht sicher (Stadtverkehr für große Anbieter uninteressant oder nur lokale/r Mittelständler geben Angebote ab)
- wirtschaftlichen Interessen Konzessionärs und Finanzierungskosten zu berücksichtigen

Mischmodell in Form einer Direktvergabe an ein kommunales Verkehrsunternehmen mit wettbewerblicher Vergabe von Betriebsführungspartner und Subunternehmerleistungen:

- Verbindung der vorgenannten Varianten, beinhaltet höhere Einschränkung in einigen Entscheidungsmöglichkeiten

Assoziationspartnerschaft mit dem Landkreis (wie bisher) mit deutlich verbesserter Einbindung in Entscheidungen / Prozesse:

- Vertragsvereinbarung mit erweiterten Einflussmöglichkeiten
- Änderungswünsche leichter umsetzbar
- klare Kostenregelung nach dem Verursacherprinzip
- kein zusätzliches Personal, rechtliche Abwicklung bleibt beim LRA

Kostenvergleich:

Wettbewerbliche Vergabe / Ausschreibung:

- keine Kommunalfinanzierung möglich, kein steuerlicher Querverbund möglich
- Verwaltungsaufwand und die Personalbindung geringer
- gefahrenen Nutzwagenkilometer (Nwkm, aktuell ca. 300.000): Kostenspanne von 2,45 € bis 5,97 €, abhängig von Marktsituation vor Ort zum Ausschreibungszeitpunkt, vorliegender Stadtstruktur und räumliche Nähe zu anderen Einsatzgebieten des Anbieters
- Renditeerwartung des Betreibers
- Angebot in Relation zunächst am teuersten (dauerhafte Bewertung nur nach Ausschreibung möglich).

Selbsterbringung / kommunalen Verkehrsunternehmen (Eigenbetrieb):

- Kostenreduzierung durch Kommunalfinanzierung, keine Renditeerwartung des Betreibers, keine Eigenkapitalverzinsung
- Ankauf von z.B. 7 Midibussen (Kaufpreis von ca. 225.000,00 € plus Sonderausstattung) bindet Kapital, Overheadkosten für Verwaltung, Kosten- und Betriebsmanagement, Infrastruktur und Fahrdienstkosten (Löhne Busfahrer)
- wirtschaftliche Vorteil nur zu heben, wenn steuerlicher Querverbund voll steuerwirksam
- eigener Betriebshof für Busse ergänzt Kostenseite (Einbindung in Bauhof-Betriebshof?)
- gefahrenen Nwkm: Kostenspanne von 3,83 € bis 4,19 €
- Angebot in Relation zunächst am günstigsten (günstigster als in bisheriger Vertragssituation).

Mischmodell in Form einer Direktvergabe an ein kommunales Verkehrsunternehmen mit wettbewerblicher Vergabe von Betriebsführungspartner und Subunternehmerleistungen:

- Variante verbindet Vorteile und Nachteile
 - gefahrenen Nwkm: Kostenspanne von 3,819 € bis 4,674 €
 - Angebot in Relation zwischen den genannten Modellen (liegt fast bei bisheriger Vertragssituation)
- (Im Vergleich der Fa. Rödl & Partner differenziert sich das Angebot jedoch noch nach wettbewerblicher Vergabe von verschiedenen Teilleistungen, was auch unterschiedliche Kosten bedeutet)

Assoziationspartnerschaft mit dem Landkreis (wie bisher) mit deutlich verbesserter Einbindung in Entscheidungen:

- Kosten der Ausschreibung und verschiedene Personalbetreuungskosten weiterhin beim LRA (erwartende Kostensituation wie bisher)
- Angebot birgt keine großen Veränderungen

Das LRA hat bereits verschiedene Aufgaben an den Konzessionär übertragen, dies schlägt sich in der aktuellen Gesamtkostensituation nieder.

Fazit:

Anhand der wirtschaftlichen Bewertung der Fa. Rödl & Partner kann festgestellt werden, dass sich der größte Kostenvorteil bei einem Eigenbetrieb ergibt. Dies bedeutet jedoch eine verstärkte Bindung von Kapital bei zusätzlichem Verwaltungsaufwand und die Einstellung eigener Busfahrer. Der Kostenvorteil ist auch von der Ausnutzung eines Steuervorteils abhängig.

Durch die dargestellte intensiviertere Partnerschaft mit dem Landkreis besteht die Möglichkeit die seitens Stadt Lauf a.d.Pegnitz verfolgte Zielsetzung der ständigen Verbesserung des ÖPNV – Laufer Stadtverkehr mit den bisher eingesetzten Mitteln zu erreichen.

Beschlussvorschlag:

Variante 1:

Der Bau-, Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Stadtrat:

1. Die Übernahme der Aufgabenträgerschaft des ÖPNV wird beim Landkreis beantragt.
2. Die Ausgestaltung der Aufgabenträgerschaft erfolgt durch Wettbewerbliche Vergabe in Form einer Ausschreibung / Selbsterbringung durch ein kommunales Verkehrsunternehmen (Eigenbetrieb) / Mischmodell in Form einer Direktvergabe an ein kommunales Verkehrsunternehmen mit wettbewerblicher Vergabe von Betriebsführungs-partner und Subunternehmerleistungen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Maßnahmen zu veranlassen und entsprechende Mittel im Haushalt 2016 und im Finanzplan zu veranschlagen.

Variante 2:

Der Bau-, Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt dem Stadtrat:

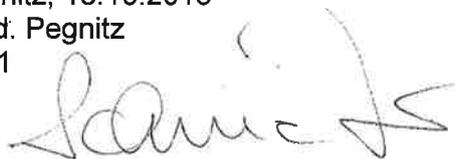
1. Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV – Stadtverkehr Lauf wird vorerst nicht beantragt.
2. Mit dem Landkreis sind Gespräche zur Entwicklung einer intensiven Zusammenarbeit zu führen. Die Vorstellungen der Stadt Lauf a.d.Pegnitz sind dabei zu konkretisieren.
3. Der Stadtrat ist regelmäßig über den Verlauf der Zusammenarbeit zu informieren.

Lauf a.d. Pegnitz, 13.10.2015

Stadt Lauf a.d. Pegnitz

Fachbereich 1

i.A.



Schriever

ÖPNV – Stadtverkehr Lauf - Aufgabenträgerschaft**Gegenüberstellung von Vorteilen und Nachteilen:**

	Vorteile	Nachteile
Eigenbetrieb:	Keine Eigenkapitalverzinsung notwendig	Eigenkapitalbindung
	Größtmögliche Entscheidungsfreiheit	Finanzielle Auswirkungen zu je 100 %
	schnellstmögliche Umsetzungszeiträume	Personal, Fahrer und Fahrzeuge sind einzustellen, zu erwerben und zu verwalten
	Umfangreichste Gestaltungsmöglichkeiten	Qualifizierter Betriebsleiter einzustellen
	Keine Unternehmergewinnmarge notwendig	Betriebshof für Fahrzeuge notwendig
	Nutzung eines steuerlichen Querverbunds möglich / zwingend	Laufendes Controlling zu Kostenkontrolle notwendig
Ausschreibung:	Keine Eigenkapitalbindung	Unternehmergewinnmarge ist zu berücksichtigen
	Kostenkalkulation gemäß Angebot für 8 – 10 Jahre fest	Gestaltungsmöglichkeiten nur eingeschränkt mit Zustimmung des Konzessionärs
	Geringe Bindung von Personal, keine Fahrer	Entscheidungsfreiheit ist eingeschränkt
	Kein qualifizierter Betriebsleiter bei der Stadt notwendig	Spätere Veränderungen nach Ausschreibung nur eingeschränkt möglich
	Keine Fahrzeuge zu erwerben und zu verwalten, kein Betriebshof notwendig	Keine Kommunalfinanzierung einsetzbar
	Mindestvorgaben in Ausschreibung fixiert	
Mischmodell:	Versuch die Vorteile zu kombinieren	Auch die Nachteile können teilweise nicht vermieden werden, Kombinationslösung
	Kein qualifizierter Betriebsleiter bei der Stadt notwendig	67 % müssen trotzdem im Eigenbetrieb gefahren werden
	Gestaltungsmöglichkeiten sind gegeben	Bindung an einen Betriebsleiter, der evtl. von einem Großanbieter „ausgeliehen“ wird
		Eigenkapitalbindung notwendig
LRA-Variante:		Personal, Fahrer und Fahrzeuge sind einzustellen, zu erwerben und zu verwalten
	Geringste Personalbindung notwendig	Unternehmergewinnmarge ist zu berücksichtigen
	Stärkere Einbindung in Entscheidungsprozesse wie bisher	Gestaltungsmöglichkeiten nur eingeschränkt mit Zustimmung des Konzessionärs
	Keine Eigenkapitalbindung	
	Zusatzfahrten über den Grenzwert hinaus können eingeschränkt zu- und abbestellt werden	Mehrkosten der Zusatzfahrten übernimmt der Beauftragende