

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 rechtsanwaltlich 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 **verbesselter 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:

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 werden dazu konkret erarbeitet und in die Verhandlungen eingebracht.
3. Der Stadtrat ist regelmäßig über den Verlauf der Zusammenarbeit zu informieren.

Lauf a.d. Pegnitz, 22.10.2015
Stadt Lauf a.d. Pegnitz
Fachbereich 1
i.A.

Schriefer