



Nummer: 77/2015  
den 26. Juni 2015

Mitglieder des Kreistags  
des Landkreises Esslingen

- Öffentlich  
 Nichtöffentlich  
 Nichtöffentlich bis zum  
Abschluss der Vorberatung

- KT  
 VFA 09. Juli 2015  
 ATU  
 ATU/BA  
 SOA  
 KSA  
 JHA

Betreff: Wettbewerbliche Vergabeverfahren  
- Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG

Anlagen: -

- Verfahrensgang:  Einbringung zur späteren Beratung  
 Vorberatung für den Kreistag  
 Abschließender Beschluss im Ausschuss

**BESCHLUSSANTRAG:**

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss stimmt der vorgeschlagenen Übergangsregelung bei der Sicherung des § 45 a PBefG zu.

**Auswirkungen auf den Haushalt:**

Siehe Sachdarstellung

**Sachdarstellung:**

**Heutige Situation:**

Die Ausgleichszahlungen des Landes nach § 45 a PBefG für den Verkauf verbilligter Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs sind für die Unternehmen ein wichtiger Einnahmebestandteil. Sie stellen mit circa 200 Mio. Euro pro Jahr eine Basisfinanzierung für den ÖPNV im Land dar und sind damit auch für die Landkreise von erheblicher Bedeutung. Auf den Busverkehr der Verbundstufe II auf dem Gebiet der vier Verbundlandkreise entfallen rund 17 Mio. Euro pro Jahr. Anspruchsberechtigt sind die Unternehmen. Die Mittel werden bisher vom Land

pauschaliert über die Verbünde an die Unternehmen verteilt. Die bisherige Pauschalierungsregelung ist mit dem EU-Recht nicht vereinbar.

Während des letzten Jahres hat deshalb das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur auf der Grundlage der Koalitionsvereinbarung Überlegungen zu einer Reform der ÖPNV-Finanzierung und eines Nachfolgemodells zur Umverteilung der ca. 200 Mio. Euro angestellt.

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 aufzustoßen. 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.

### **Problematik:**

Der heutige Verteilungsmechanismus ist damit 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 eine allgemeine Handlungsempfehlung für diese Übergangszeit nicht als erforderlich ansieht. Es würden landesweit praktikable Lösungen umgesetzt. Dem Vernehmen nach strebt das Land an, eine landesgesetzliche Regelung bis Ende 2017 umzusetzen

Bei der Umsetzung der künftigen wettbewerblichen Verfahren sind für eigenwirtschaftliche Anträge oder Netto-Verträge 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 Kalkulati-

on 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 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.

In einer Veranstaltung am 22. Mai 2015 mit allen Verkehrsunternehmen der Verbundstufe II haben wir unsere Überlegungen zu einer Übergangslösung für die Regelungen nach § 45 a PBefG präsentiert. Gleichzeitig haben wir darauf hingewiesen, dass nun die weitere Abstimmung dieser Übergangslösung mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) ansteht und abschließend die Beratung in den Kreisgremien erfolgen muss. Dazu benötigen wir eine breite Zustimmung der Unternehmerschaft.

### **Lösungsansatz:**

Zur Lösung dieser Problematik haben wir mit dem MVI vereinbart, 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 sicher. Dazu wird eine Satzung oder Allgemeine Vorschrift 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.

#### **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) wäre damit realisierbar.
- Mit dem Lösungsvorschlag würden wir auch den bewährten mittelständischen Unternehmen unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte die Durchführung der Verkehre ermöglichen.
- 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 geben wird (siehe oben). In diesen Verträgen hätten jedoch die Verbundlandkreise das Risiko rückläufiger Ausgleichsleistungen ebenfalls in vollem Umfang zu tragen.

#### **Weiteres Vorgehen:**

Alle Verkehrsunternehmen haben zwischenzeitlich schriftlich ihre Zustimmung zum Lösungsvorschlag abgegeben. Auch das Land hat in einem weiteren Gespräch am 24.06.2015 den Lösungsvorschlag zustimmend zur Kenntnis genommen.

Wir würden deshalb bei Zustimmung des Verwaltungs- und Finanzausschusses noch offene Fragen klären und eine entsprechende Satzungsregelung bzw. Allgemeine Vorschrift vorbereiten und anschließend zur Beschlussfassung vorlegen.

Heinz Eininger  
Landrat