



Nummer: 93/2013
den 03. Sept. 2013

Mitglieder des Kreistags
des Landkreises Esslingen

- Öffentlich
 Nichtöffentlich
 Nichtöffentlich bis zum
Abschluss der Vorberatung

- KT
 VFA 19. Sept. 2013
 ATU
 ATU/BA
 SOA
 KSA
 JHA

Betreff: Anpassung der Kooperationsverträge mit den regionalen Verkehrs-
unternehmen in der Verbundstufe II im VVS

Anlagen: Entwurf des Anpassungsvertrags

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

BESCHLUSSANTRAG:

1. Der Verwaltungs- und Finanzausschuss stimmt der Anpassung der Kooperationsverträge mit den regionalen Verkehrsunternehmen der Verbundstufe II in der vorgesehenen Weise zu.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Basis des in der Anlage vorgestellten Entwurfs des Anpassungsvertrags mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen die Anpassung vorzunehmen.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Die den bisherigen Kooperationsverträgen zu Grunde liegenden Kosten und Fortschreibungsregularien (vgl. nachfolgend Ziffer 1.) werden nicht geändert. Insofern ergeben sich keine Auswirkungen auf den Haushalt. Nachdem der Verband Region Stuttgart (VRS) nicht bereit ist, die Kooperationsverträge zu verlängern und somit als Vertragspartner nicht mehr zur Verfügung steht, ist noch zu klären, wer die Abrechnung mit den Verkehrsunternehmen durchführt und über welche Haushaltspositionen die Zahlungen erfolgen. Hierüber verhandeln die

Verbundlandkreise derzeit mit dem VRS und dem VVS. Der VRS wird dies nach eigener Aussage lediglich bis zum Ende des jeweiligen Kooperationsvertrags - die Kooperationsverträge der Verkehrsunternehmen haben unterschiedliche Laufzeiten - durchführen.

Sachdarstellung:

1. Ausgangslage

Die Verwaltung wurde in der Sitzung des Verwaltungs- und Finanzausschusses am 02. Oktober 2008 (Vorlage 158/2008) beauftragt, die derzeitigen Kooperationsverträge mit den Regionalen Verkehrsunternehmen der Verbundstufe II (VU) auf Basis der damals durchgeführten Sollkostenuntersuchung zusammen mit dem Verband Region Stuttgart (VRS) abzuschließen. Hintergrund der Umstellung der damaligen Verträge war die EU-Rechtsprechung ("Altmark-Trans"), nach der nur die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens ausgeglichen werden dürfen. Um den sich ändernden Kosten der VU Rechnung zu tragen, werden diese seitdem anhand von Kostenindizes jährlich fortgeschrieben. Diese Verträge haben eine Regellaufzeit vom 01.01.2009 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014. Wenige Unternehmen, die günstiger als zu Sollkosten produzieren, haben längere Laufzeiten (bis Ende 2018).

Die derzeitigen Verträge enthalten in § 14 Abs. 2 eine Verlängerungsoption. Die Verbundlandkreise sind mit den VU übereingekommen, von dieser Option Gebrauch zu machen. Der bisherige dritte Vertragspartner, der Verband Region Stuttgart (VRS), hat allerdings erklärt, dass für ihn eine Verlängerung ausscheidet. Er will stattdessen eine allgemeine Vorschrift erlassen, mit der ausschließlich verbundbedingte Nachteile ausgeglichen werden. Die darüber hinaus notwendigen Ausgleichsleistungen sollen zukünftig von den Verbundlandkreisen erbracht werden und reduzieren damit die Verkehrsumlage an den VRS in gleicher Höhe.

2. Anpassung des Kooperationsvertrags

Nach den Regelungen in der EU-VO 1370/07 und der am 01.01.2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes müssen Verkehrsleistungen bis spätestens Ende 2019 grundsätzlich im Rahmen von wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben werden. Eigenwirtschaftliche Verkehre unterliegen ab dann einem Konzessionswettbewerb, andere Verkehre dem Ausschreibungswettbewerb. Ausnahmen bestehen lediglich für Leistungen unterhalb bestimmter Schwellenwerte, sofern die Verkehrsunternehmen zugleich bereit sind, das überwiegende Betriebsrisiko zu tragen.

Zur Vorbereitung dieser Verfahren hat der Kreistag am 09.10.2008 ein Linienbündelungskonzept als Bestandteil des Nahverkehrsplans verabschiedet. Dabei wurde das Liniennetz im Landkreis in verkehrlich und wirtschaftlich zusammenhängende Teilnetze („Linienbündel“) gegliedert und die Konzessionslaufzeiten der darin enthaltenen Linien harmonisiert (sogenannter Harmonisierungszeitpunkt). Dieser richtet sich nach der am längsten laufenden Konzession im Li-

Linienbündel (2016 - 2019). Erst ab diesem Zeitpunkt greift für das jeweilige Linienbündel das neue EU-Vergabeverfahren. Bis dahin sind die Kooperationsverträge zu verlängern, um das heutige Leistungsangebot und seine Finanzierung weiterhin sicherzustellen. Während die aktuellen Kooperationsverträge je ein komplettes Unternehmen betreffen, werden künftig die Linienbündel entscheidend sein. Zum einen sind die Linienbündel aber nicht identisch mit den Verkehren einzelner Verkehrsunternehmen und zum zweiten werden die Bündel nacheinander zur Vergabe anstehen. Bei VU, die in mehreren Linienbündel fahren, ist es deshalb notwendig, auf die sich verändernden Fahrleistungen reagieren zu können. Denn es kann vorkommen, dass ein solches VU seine Fahrleistung im Linienbündel A noch unverändert erbringt, während seine Fahrleistung im Linienbündel B neu vergeben wird und das VU entweder Fahrleistungen gewinnt oder verliert.

Um hierauf reagieren zu können, ist der Kooperationsvertrag entsprechend zu modifizieren. Dies geschieht, indem im Rahmen der Verlängerung der Verträge ein Verfahren für das Herauslösen der betroffenen Linien aus den unternehmensindividuellen Kooperationsverträgen festgelegt und finanziell bewertet wird. So wird sichergestellt, dass auch in der Übergangszeit bis zur "neuen Welt" alle Leistungen erbracht werden. In bilateralen Gesprächen haben sich die Verbundlandkreise und die regionalen Verkehrsunternehmen auf das in Anlage 9 des Anpassungsvertrags beschriebene Berechnungsverfahren für das Herauslösen von Leistungen verständigt. Die Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) der Busunternehmen hat am 15. Juli 2013 zum übersandten Vertragsentwurf „grünes Licht“ gegeben. Die Verwaltung hat daraufhin am 23. Juli den Busunternehmen im Landkreis Esslingen den Vertragsentwurf zugesandt und um Rückmeldung bis 30.8.2013 gebeten. Hierzu wird die Verwaltung in der Sitzung mündlich berichten.

Eckpunkte des neuen Anpassungsvertrags

a) Ergänzung von § 8 (Ausgleichsleistung für verbundbedingte Belastungen) des bisherigen Kooperationsvertrags

Um das o. g. Herauslösen von einzelnen Linien aus den bisherigen Kooperationsverträgen zu ermöglichen, wurde bei § 8 Abs. 6 der Passus „in Fällen von Leistungsänderungen aufgrund von wettbewerblichen Verfahren erfolgt die Anpassung entsprechend dem in Anlage 9 beschriebenen Berechnungsverfahren“ ergänzt.

b) Neu aufgenommen wurde die Anlage 9: „Berechnungsverfahren für das Herauslösen von Leistungen“

Diese Anlage enthält das mit den regionalen Busunternehmen abgestimmte Berechnungsverfahren für das Herauslösen von Leistungen. Das Verfahren unterteilt sich in Kostenbestandteile, die in vollem Umfang linear zum Kilometerverlust angerechnet werden (84 % der Kosten, vgl. Block A in der Tabelle 1). Die in Block B enthaltenen Kostenbestandteile können von den Verkehrsunternehmen nicht sofort (nicht linear) abgebaut werden. Für diese Kostenbestandteile (Kundenmanagement, klassische Overhead, Verkehrsmanagement, Infrastruktur und

Abo/Vertrieb) kommt deshalb das in Tabelle 2 dargestellte Verfahren mit den entsprechenden Abschmelzungsparametern zur Anwendung.

c) Vertragsdauer und Vertragskündigung

Nach der EU-VO 1370/2007 ist im Vorfeld der Vergabe von Verkehrsleistungen eine sogenannte Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der EU (27 Monate vor Betriebsaufnahme) notwendig. Außerdem müssen die Verkehrsleistungen spätestens bis Ende 2019 neu vergeben werden. Daher können die Kooperationsverträge längstens bis zu diesem Zeitpunkt (Ende der Fahrplanperiode des VVS im Dezember 2019) verlängert werden. § 14 des derzeitigen Kooperationsvertrags wird deshalb entsprechend geändert. Sollten bereits vorher alle Linien eines Unternehmens vergeben sein, endet der Vertrag vorher.

3. Weiteres Vorgehen

Nach Einholung der entsprechenden Gremienbeschlüsse in allen Verbundlandkreisen ist die Vertragsunterzeichnung im November 2013 vorgesehen.

Die Verwaltung ist im Vorfeld der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes dabei zu prüfen, ob bzw. inwieweit die derzeitigen Linienbündel im Hinblick auf die Durchführung von wettbewerblichen Verfahren noch angepasst werden müssen.

Die Verwaltung wird über den Vertragsabschluss mit den VU berichten.

Heinz Eininger
Landrat

ANPASSUNG DES KOOPERATIONSVERTRAGS

In diesem Entwurf sind unternehmensspezifisch anzupassende Formulierungen farblich markiert. Gegenüber der ersten Version, welche die VBLK den VU zur Verfügung gestellt haben, wurden in der **Protokollnotiz** die Absätze 6-8 verändert bzw. ergänzt! Geringfügige Anpassung am 27.8.2013.

Der Landkreis XX / Die Landkreise XX und das Verkehrsunternehmen NAME schließen folgenden Anpassungsvertrag zum Kooperationsvertrag vom xx.xx.2009, in Kraft getreten am 1.1.2009

PRÄAMBEL

Der Landkreis / die Landkreise und der Verband Region Stuttgart haben im Jahr 2009 eine Anpassung des bisherigen Kooperationsvertrages mit dem Verkehrsunternehmen vorgenommen. Diese Anpassung enthält in § 14 Abs. 2 eine Option auf Verlängerung des Vertrags. Der Landkreis / die Landkreise sind mit dem Verkehrsunternehmen übereingekommen, von dieser Option Gebrauch zu machen.

I. § 8 WIRD WIE FOLGT ERGÄNZT (Änderungen sind fett markiert)

§ 8 Ausgleichsleistung für verbundbedingte Belastungen

- (6) Bei abgestimmten Leistungsänderungen des Verkehrsunternehmens sind Gesamtaufwand und Ausgleichsleistung anzupassen. **In Fällen von Leistungsänderungen aufgrund von wettbewerblichen Verfahren erfolgt die Anpassung entsprechend dem in Anlage 9 beschriebenen Berechnungsverfahren.**
- (7) **Der Landkreis übernimmt / Die Landkreise übernehmen gemeinsam** die Rechte und Pflichten des VRS aus § 8, wenn die derzeitige Laufzeit des Kooperationsvertrags endet, sofern keine anderweitige gesetzliche Verpflichtung besteht.

II. § 14 WIRD WIE FOLGT GEÄNDERT (ABSATZ 2) BZW. ERGÄNZT (ABSATZ 3) (Änderungen sind fett markiert)

§ 14 Vertragsdauer und Vertragskündigung

(2) Der Vertrag endet zum Ende der Fahrplanperiode des VVS im Dezember 2019 ohne dass es einer Kündigung bedarf.

(3) Darüber hinaus endet dieser Vertrag auch, wenn die rechtlichen Voraussetzungen zur Durchführung der Linienverkehre nach § 1 Abs.1 nicht mehr gegeben sind. Soweit dies nur einen Teil der vom Vertrag erfassten Linien betrifft, wird der Vertrag für die übrigen Linien weitergeführt. § 8 Abs. 6 gilt in einem solchen Fall entsprechend.

III. INKRAFTTRETEN

Dieser Anpassungsvertrag tritt zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 in Kraft.

Ort, Datum:.....

.....
Name, Geschäftsführung, Fa. VU

Böblingen, Datum:.....

.....
Landrat Roland Bernhard, Landkreis Böblingen

Esslingen, Datum:.....

.....
Landrat Heinz Eininger, Landkreis Esslingen

Ludwigsburg, Datum:.....

.....
Landrat Dr. Rainer Haas, Landkreis Ludwigsburg

Waiblingen, Datum:.....

.....
Landrat Johannes Fuchs, Rems-Murr-Kreis

ANLAGE 9: BERECHNUNGSVERFAHREN FÜR DAS HERAUSLÖSEN VON LEISTUNGEN

- I. Die im Kooperationsvertrag vereinbarten Busleistungen unterliegen, in Zukunft zunehmend, stetigen Veränderungen. Für die Fälle, in denen Busleistungen von der **Fa. VU** nicht mehr im Rahmen des Kooperationsvertrages erbracht werden, weil sie entfallen oder außerhalb des Vertrags finanziert werden (§ 8 Abs. 7 Kooperationsvertrag), vereinbaren die Vertragspartner die nachfolgenden Regelungen zur Festlegung des entfallenden Kostenausgleichs.
- II. Alle entfallenden Busleistungen werden anhand der jeweiligen Fahrplankilometer bewertet.
- III. Entfallen Busleistungen, die im Rahmen von zusätzlich geschlossenen Verkehrsbedingungsverträgen erbracht werden, so kommt die dort vereinbarte Vergütung zum Abzug.
- IV. Entfallen Verstärkerleistungen, so kommt auch hier die jeweils vereinbarte Vergütung zum Abzug.
- V. Entfallen Teile der übrigen Busleistungen, so wird der in Abzug zu bringende Betrag pro Fahrplankilometer durch die Division des aktuellen Sollkostenausgleichs durch die vertraglich festgelegten Fahrplankilometer ermittelt. Im nächsten Rechenschritt wird dieser Betrag (€/km) gemäß Kostensatzermittlung S2R nach Tabelle 1 auf die Kostenbestandteile aufgeteilt:

TABELLE 1: KOSTENBESTANDTEILE

A	Fahrdienst	35,0 %	84 %
	Fahrzeugkapitalkosten	14,0 %	
	Fahrzeuginstandhaltung	10,0 %	
	Tägliche Versorgung	5,0 %	
	Treibstoffe	20,0 %	
B	Kundenmanagement	1,0 %	16 %
	Overhead	7,5 %	
	Verkehrsmanagement	3,0 %	
	Infrastruktur	4,0 %	
	Abo / Vertrieb	0,5 %	
Summe A+B			100%

**Die Prozentwerte in dieser Tabelle sind fiktiv und pro VU individuell anzupassen.*

Die Elemente aus Block A werden in vollem Umfang linear angerechnet. Die Kostenelemente aus Block B können nicht sofort von Fa. VU abgebaut werden, daher kommen hier die Berechnungsansätze gemäß Tabelle 2 (s.u.) zur Anwendung.

- VI. Sofern das VU Leistungen, die aus diesem Vertrag herausfallen, im Rahmen von wettbewerblichen Verfahren oder eigenwirtschaftlichen Genehmigungen weiterhin außerhalb des Vertrages erbringt, kommen die Kosten aus Block B für die zuvor entfallenen Leistungen ebenfalls zum linearen Abzug. Entsprechende Vergütungen aus diesem Vertrag dürfen nicht zu Wettbewerbsvorteilen für die Fa. VU führen.
- VII. Die zugrunde zu legenden Fahrplankilometer werden vom VVS ermittelt. Dabei wird ein Durchschnittswert für den Zeitraum ab Inkrafttreten des Anpassungsvertrags bis zum Jahr des Herausbrechens der Verkehrsleistungen gebildet.
- VIII. In besonderen Härtefällen gelten die Bestimmungen des § 313 BGB (Störung der Geschäftsgrundlage).

TABELLE 2: BERECHNUNGSANSATZ FÜR DAS HERAUSLÖSEN VON LEISTUNGEN IN BLOCK B

Wertschöpfungsstufe	Vergütung 20xx	Aufteilung	Abschmelzungsparameter
Kundenmanagement <ul style="list-style-type: none"> • Marketing • Vertrieb (ohne Verkaufsstellen) • Fahrausweisprüfung 	Die Zahlen werden für das jeweilige VU aus der Sollkostenuntersuchung entnommen.	Marketing 25% Vertrieb 50% Fahrausweisprüfung 25%	<ul style="list-style-type: none"> ▪ je volle 2,5% Verlust der Fahrplanleistung (anteilig linearer Abzug) ▪ linear, neue Regelung in Allg. Vorschrift ist zu berücksichtigen ▪ linear
Klassischer Overhead <ul style="list-style-type: none"> • Geschäftsleitung • Buchhaltung • Personalwesen • Einkauf 		Geschäftsleitung 50% Einkauf 30% Personalwesen 20% Buchhaltung 10%	Einkauf je volle 2,5% Fplkm, Rest je volle 5% Fplkm
Verkehrsmanagement <ul style="list-style-type: none"> • Betriebssteuerung • Angebotsplanung • Qualitätssicherung • Ausbildung 		Betriebssteuerung 30% Angebotsplanung 30% Qualitätssicherung 30% Ausbildung 10%	je volle 2,5% Fplkm Ausnahme: Ausbildung je volle 5% Fplkm
Infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> • Betriebshöfe • Haltestellenausstattung 		Betriebshöfe 90% Haltestellenausstattung 10%	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verringert sich bei großen VU je volle 10% bei kleinen VU max. 15%, alternativ Bemessung über Fahrzeuganzahl ▪ linear
Abo / Vertrieb <ul style="list-style-type: none"> • Verkaufsstellen • Aboverwaltung 		keine Aufteilung (100 %)	Bleiben vorhandene Vertriebsstellen erhalten, bis alle Leistungen aus dem Koop.vertrag herausgelöst sind, erfolgt kein Abzug. Werden Leistungen vorhandener Vertriebsstelle abgesenkt (z. B. Personal, Öffnungszeiten etc.) lineare Absenkung in vollem Umfang. Bei einer Schließung Abzug des vollen Betrags aus der Sollkostenuntersuchung. Bei Herauslösen ist Neuregelung in Allg.Vorschrift zu berücksichtigen. Doppelzahlungen sind auszuschließen.